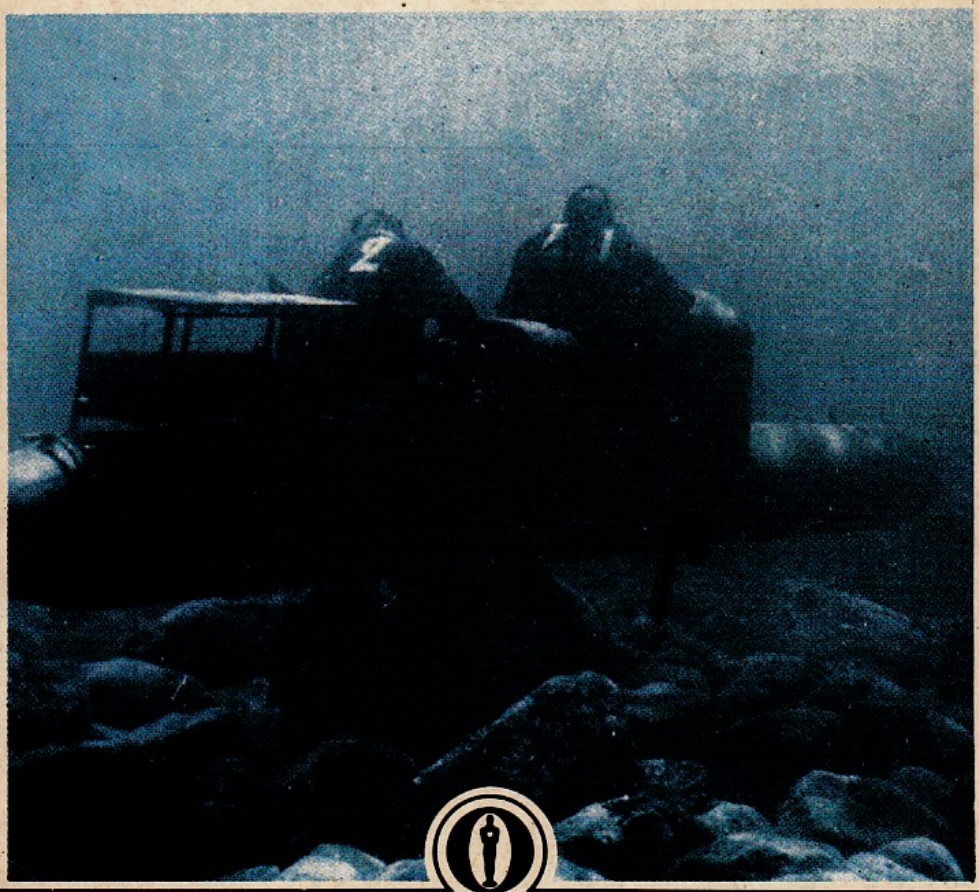
STORIA

BEPPE PEGOLOTTI

UOMINI CONTRO NAVI



OSCAR MONDADORI

La storia dei «siluri umani», degli uomini temerari che, nel corso dell'ultima guerra, rischiarono la vita all'assalto delle navi inglesi nei porti del Mediterraneo, rivive nelle pagine di Beppe Pegolotti in tutta la sua drammatica sequenza, dai giorni della preparazione a Bocca di Serchio alle ore decisive dell'avventura. Senza retorica, addirittura con piglio sportivo, i superstiti protagonisti hanno rievocato queste vicende, e Pegolotti, da autentico cronista, le ha organizzate in una prospettiva viva e affascinante.
I vari racconti (ogni parte del libro ha infatti un suo sviluppo, un suo personaggio centrale) si articolano in un'atmosfera di vera e propria «suspense», dove però i documenti, i diari, i resoconti, acquistano anche valore storico. Tornano nelle pagine di **Uomini contro navi** le imprese di Malta (tragicamente conclusasi col sacrificio di Teseo Tesei, colui che ideò i mezzi d'assalto), di Suda, Alessandria, Gibilterra, i morti e i vivi, la fortuna e la sfortuna di uomini che affidarono a un destino liberamente accettato la loro esistenza.
Lontano sia dai resoconti che dalle memorie più o meno polemiche, e dalle storie scientifiche, *Uomini contro navi* è uno strumento necessario per la conoscenza di alcune pagine ignorate, o sopraffatte dai miti, dell'ultima guerra.

Beppe Pegolotti (1906-1990), maremmano di nascita (Cecina, provincia di Livorno), laureato in legge all'università di Pisa, trasferito a Firenze dove per più di tre decenni è stato inviato speciale per «La Nazione» e «Il Resto del Carlino». Due volte corrispondente di guerra, ferito in Etiopia, due volte decorato al valore militare. A lungo collaboratore di «Storia Illustrata», ha pubblicato vari libri di argomento storico e sportivo.

In copertina:
un «maiale» in immersione
con i due piloti

ISBN 88-04-34272-2
9 788804 342724

Lire 11.000

Beppe Pegolotti

Uomini contro navi

1491

940.54 PEG

Arnoldo Mondadori Editore

La presente edizione ripropone quella del 1967 con le correzioni e note apportate dall'Autore prima della sua scomparsa.

Introduzione

Con i « siluri umani » mi incontrai per la prima volta in una notte di autunno, nel deserto egiziano, durante la scorsa guerra mondiale. Che fossero « siluri umani » lo seppi più tardi. Lì per lì non vidi altro che degli uomini come tanti altri uomini.

Il luogo si chiamava Geneifa, tra le sabbie dei Laghi Amari e il costone della Gran Pulce, nella zona del Canale di Suez. Da pochi giorni mi era accaduto di esser portato a vivere laggiù, in una gabbia di fili spinati. La gabbia era quasi vuota perché un gruppo di prigionieri era appena partito per l'India. Un viaggio che dovevamo fare anche noi, con un altro convoglio di navi.

Quella sera, intanto, gli inglesi erano venuti a dirci di « far posto » nelle tende perché stavano per arrivare dei nostri compagni. Quanti erano i nuovi « ospiti »? Una cinquantina, ci dissero. Allora un superstite dell'incrociatore *Colleoni*, uscito di fresco dall'ospedale, mormorò: « È l'equipaggio di un sommergibile ».

Aspettavamo, dietro i reticolati. Gli arrivi sono sempre un avvenimento, quando la vita è tanto piatta. Saranno state le undici, allorché sentimmo delle voci, notammo dei movimenti nei pressi del comando inglese. La porta della baracca si aprì, il comandante del campo uscì, prese un foglio che un altro uomo in « kaki » gli porgeva, lo scorse sotto la luce di una lampadina elettrica, lì fuori. Poi entrambi si mossero e sparirono nell'ombra. Passò un momento e dall'ombra venne avanti

qualche cosa che, lentamente, prese corpo. Era una fila di uomini. Le baionette delle sentinelle rilucevano all'intorno.

La fila avanzò fino a una decina di metri dal cancello del campo. Ora si trovava nel raggio dell'illuminazione dei reticolati. Era gente mezza nuda. Un secco comando in inglese ordinò che gli ufficiali passassero di lato. Ed eseguito che fu l'ordine, cominciò la perquisizione. Regnava un silenzio profondo. Qualcuno fu costretto a spogliarsi del tutto. I nostri sguardi si incrociavano con i loro. D'improvviso, nel gruppetto degli ufficiali echeggiò una risata. Sembrò, da prima, un riso isterico, frutto di un comprensibile nervosismo. Una mano si alzò, con l'indice puntato verso di noi. Una voce echeggiò: « Ragazzi, ve lo avevo detto, eccolo lì! ».

La risata si propagò nel gruppetto, gli inglesi rimanevano perplessi ché non potevano capirci nulla. Che cosa era tutta quella incontrollata allegria di gente che dava l'addio alla libertà? Io non avevo ancora riconosciuto l'uomo che aveva additato per primo e che aveva pronunciato la frase. Ma fu lui che si rivelò. Si rivolgeva proprio a me e diceva, dopo avermi chiamato per nome: « Sono quindici giorni che si parla di venirti a trovare! ». Ribatterono, quelli già in gabbia, ancor prima di me: « Che idea avete avuto...! Ve ne accorgerete più tardi ».

Gustavo: era il mio amico Gustavo Stefanini, compagno di liceo a Livorno. Nel gruppetto c'era un altro livornese, Luigi Cacioppo, che pure conoscevo. Gustavo mi presentò agli altri, quando entrarono, e il cancello si richiuse alle loro spalle. Tutti ridevano, stringendomi la mano. Dissi a Stefanini: « Poi mi spiegherai che cosa succede ». Mi rispose che non c'era nulla di male e che me lo avrebbe spiegato un altro giorno. In una capanna al centro del campo, che faceva da ripostiglio di non so che cosa, ci andammo a chiudere per il rituale racconto della cattura. Il capitano di fregata Mario Giorgini, il più anziano in grado dei nuovi venuti, raccontò, così, la fine del sommergibile *Gondar* al largo di Alessandria. Ma non ci fu detto nulla a proposito dell'obbiettivo di quella missione di guerra.

Tornando sull'argomento delle risate, Stefanini, il giorno dopo, mi raccontò: « Sai, eravamo tutti insieme in Italia una settimana fa. E siccome si seppe e poi si lesse sui giornali che ti avevano fatto prigioniero, io che ti conoscevo cominciai a scherzare con gli altri. Dovendo partire di lì a poco e non essendoci molte probabilità di ritornare indietro, nella ipotesi di una cattura divenne una battuta scherzosa il dire che ti saremmo venuti a trovare ». Insomma, fra quel pugno di giovanotti, ufficiali della nostra Marina, il mio nome era diventato sinonimo della prigionia. Ed era stato un bel caso che io fossi lì ad attenderli, proprio nel campo dove li avevano destinati.

Ero stato catturato come corrispondente di guerra, insieme a due colleghi (Chino Alessi e Marco Franzetti), nei pressi di Sidi Barrani, al seguito di reparti dell'Esercito in avanzata. Anche ciò aveva colpito la loro fantasia, poiché era il primo caso di giornalisti in regolare servizio di guerra che cadevano in trappola. Poi, va bene, ce ne caddero a dozzine, di tutte le nazionalità. Ma questa è un'altra storia. L'affare del sommergibile *Gondar* non convinceva due o tre ufficiali di Marina che già erano con noi. Osservavano: « L'organico dell'equipaggio non è normale. Troppi ufficiali a bordo. E poi non si spiega perché debba esserci un capitano di fregata. Il comandante del sommergibile è il tenente di vascello Francesco Brunetti e non dovrebbero esserci superiori di grado a lui ».

Si diventa presto amici, in un campo di concentramento, quando le diffidenze istintive sono vinte. Piano piano, quei nuovi arrivati mi fecero qualche confidenza. Erano preoccupati che gli inglesi, quando il *Gondar* era emerso per l'ultima volta, avessero notato dei « cassoni » (adoperavano questo termine vago, senza spiegare) fissati all'esterno dello scafo. Accennarono ad una missione speciale che era stata loro affidata, parlarono di Bocca di Serchio, sul litorale della Toscana, presso il paese di Migliarino Pisano, come centro di un loro raduno per misteriosi allenamenti.

I « siluri umani », sui quali veniva prodigiosamente mante-

nuto il più completo segreto e di cui a quel tempo nemmeno nell'ambiente della Marina si conosceva l'esistenza, erano proprio loro. Elios Toschi, Alberto Franzini, Gustavo Stefanini potevano dirsi i pionieri, insieme ad altri cinque uomini che erano rimasti sul Serchio per essere avviati a destinazioni diverse. Aristide Calcagno e Luigi Cacioppo erano, allora, i «pivellini» della nidiata. E Mario Giorgini era l'ufficiale superiore che comandava i mezzi di assalto della nostra Marina. Il *Gondar* (ecco perché aveva un organico particolare) li stava portando, con gli apparecchi subacquei semoventi, all'imbocco del porto di Alessandria per operare contro la flotta britannica, quando era stato affondato.

Gli interrogatori erano stati serrati, per tutti i naufraghi. Quei misteriosi «cassoni», ritratti in una fotografia dall'aeroplano, allarmavano molto gli inglesi che fiutavano il pericolo. Nessuno dei cinquanta naufraghi, da Giorgini e Brunetti all'ultimo marinaio, aveva aperto bocca. Scena muta: ostinatissimi. «Di che ci state parlando...?» Avevano finto di cadere dalle nuvole. Però, naturalmente, gli inglesi non potevano essere convinti. Ricordo che funzionari dell'Intelligence Service girellarono poi per il campo, nella speranza di raccogliere qualche indizio. Ricordo che Franzini, assillato, una sera mi disse: «Non vorrei che tornassero alla carica con gli interrogatori e che usassero il siero della verità».

Al mantenimento del segreto era subordinato il successo che nel libro del destino era già scritto dovesse materializzarsi a premiare tanti sacrifici. Da Bocca di Serchio gli uomini partivano con una sola alternativa: la morte o la prigionia. Seppi, negli anni che vissi con i superstiti sfortunati o vittoriosi, tutto o quasi tutto delle loro vite, delle loro ansie, della loro lunga e rischiosa preparazione. Mi diventò familiare, a furia di sentirne parlare con tanto amore, la figura di quell'uomo eccezionale che fu Teseo Tesei. Diceva Elios Toschi, che con lui aveva inventato il mezzo di assalto conosciuto come «maiale» e tecnicamente detto «SLC» (siluro a lenta corsa) o semovente subacqueo: «Teseo non lo rivedremo più. Io so che andrà a morire».

In India, attraverso una lettera dall'Italia, i «siluri umani» che erano con me appresero la notizia della morte dell'animatore dei mezzi di assalto durante un attacco contro la base di Malta. Sempre in India, dopo lunghe attese nelle quali mai mancò loro la fiducia nei mezzi e nei compagni, essi seppero degli affondamenti di Alessandria e di Suda. I vittoriosi, De la Penne, Marceglia, Martellotta e Faggioni, con l'aureola di aver colato a picco le corazzate *Queen Elizabeth*, *Valiant* e l'incrociatore *York* ci raggiunsero a Yol, ai piedi dell'Himalaia.

Racconti di prima mano, più che drammatici e sconcertanti, mentre le grandi piogge tamburellavano come un disperato *tam-tam* sui tetti di lamiera. Mordevano il freno della prigionia, non consideravano affatto la loro parte finita. Conservarono la dignità di combattenti, molti di essi si lanciarono in nuove avventure, sia pure di piccolo cabotaggio rispetto a quelle che già avevano vissuto. Nel decalogo dei mezzi di assalto c'era scritto anche questo: «Se prigioniero, sii sempre fiero di essere italiano. Non ostentare la tua appartenenza ai mezzi di assalto. Cerca, nelle lettere ai familiari, di comunicare, come meglio potrai e saprai, tutto quanto conosci sull'azione a cui hai partecipato e sul nemico in genere. Cerca sempre, se possibile, di fuggire». Toschi e Faggioni, per esempio, fuggirono insieme al comandante del sommergibile *Berillo*, Camillo Milesi, attraverso la catena del pre-Himalaia. Poi, ripresi che furono, Toschi se ne andò di nuovo e raggiunse in modo romanzesco il possedimento portoghese di Goa. Anche Marceglia e De la Penne evasero ripetutamente.

Anni dopo, finita la guerra e rientrati tutti in Italia, le parti si invertirono: non furono più i «siluri umani» a far visita al corrispondente di guerra, bensì accadde il contrario. Avevo i loro indirizzi, andai a trovarli tutti più volte. E, taccuino degli appunti alla mano, li indussi a rievocare, col senso del distacco che solo la polvere del tempo può infondere, quelle incredibili e mirabili imprese. Ad un altro giornalista che glielo avesse chiesto, avrebbero forse risposto: «La prego di lasciar-

mi in pace ». A me, compagno di « galera », non lo potevano certamente dire. E così saltarono fuori tanti altri particolari, aneddoti « personali » che nessun altro libro di storia avrebbe ospitato.

Un gigante di nome Teseo

Bocca di Serchio, ventotto anni dopo. Non c'è un paese, nemmeno un villaggio. Una pace immensa sovrasta le cose e gli uomini. La pineta, il bosco, la riserva di caccia, le acque del fiume che si confondono con quelle del mare, l'arenile ancora selvaggio. Di qui partirono i « siluri umani » per le loro distruzioni tremende. C'è un detto tipico della gente di Toscana, a proposito del fiume. Per significare che una cosa costa cara, si dice: « Costi più del Serchio ai lucchesi ». E questo perché i lucchesi, dai tempi dei tempi, sono stati costretti a far buona guardia ed erigere colossali e costose opere per l'arginamento delle acque sempre pronte a straripare. Oggi, pensando a ciò che venne dal Serchio ed alle tante navi britanniche affondate dai sommozzatori, potrebbe anche dirsi: « Costi più del Serchio agli inglesi ».

C'è tutta una vita segreta da rievocare. La storia dei mezzi di assalto della Marina italiana è passata sulle pagine di libri e di giornali soltanto con gli episodi maggiori. Le gesta, i successi, il sacrificio di personaggi da epopea. Nessuno, invece, ha mai pubblicato un che di cronaca quotidiana delle lunghe vigilie di Bocca di Serchio. Otto giovanotti si adunarono, nel settembre del 1939, nella casa dei guardiacaccia della tenuta Salviati. Furono i primi di una numerosa schiera. Altri ed altri si avvicendarono a riempire i vuoti, nel corso dei mesi e degli anni. Era gente che arrivava in silenzio, che in silenzio ripartiva e non ritornava indietro.

Quei giovanotti conducevano un'esistenza assai ritirata, pro-

tetti dal naturale isolamento della località in territorio privato. Talvolta si recavano in gita a Viareggio, distante poco più di dieci chilometri. Indossavano sempre abiti civili, si mostravano spensierati, dicevano a qualcuno di essere studenti in vacanza. Si mimetizzarono, ottennero di non essere troppo notati. Se incontravano amici che conoscevano la loro vera qualifica, dicevano di essere lì per un campeggio che si teneva nei dintorni. Nessuno, nemmeno i loro familiari, sapeva la verità.

Più tardi, quando l'Italia era già in guerra, accadde che un signore fiorentino, che aveva un figlio già mobilitato come ufficiale di Cavalleria, incontrasse in estate, a Viareggio, uno di essi. Si conoscevano bene, anche attraverso il figlio, di cui il sommozzatore era amico.

Disse, quel signore: « Mi stupisce di trovarti ancora qui a goderti il mare ». Si capiva che avrebbe voluto aggiungere: « Tanto più che sei ufficiale effettivo ».

Ci fu un momento di imbarazzo. Il signore, come per rimediare, continuò: « Forse hai già fatto qualche missione ed ora sei in licenza ». Il giovanotto rispose di no. Sentì una sferzata, come se gli avessero dato dell'imboscato. Alla fine, non potendo proprio dire altro, pronunciò parole che parvero sibilline: « Signor Silio, un giorno sentirà parlare di me ».

Chi rispose così era Gino Birindelli, allora tenente di vascello, che doveva, di lì a poco, penetrare nel porto interno di Gibilterra e fallire per un soffio l'affondamento della corazzata *Barham* in una delle più trepidanti avventure belliche.

Tornavano a Bocca di Serchio subito dopo cena (per lo più consumata al ristorante « Buonamico ») e mutavano sostanzialmente sembianze. Uscendo dalla casa dei guardiacaccia, nelle tenebre già apparivano mostri. Avevano paludamenti strani, quando si avviavano al fiume, lungo il breve sentiero tra i cespugli e i canneti. Dalle dieci di sera, infatti, si calavano nel Serchio, raggiungevano il mare, compivano sul fondo lunghe ed estenuanti esercitazioni. Rientravano, per lo più, alle tre della notte, stanchi, infreddoliti. Di giorno, dormivano.

Con due di questi uomini della prima mandata ho sostato

dinanzi alla casa che li aveva ospitati. Ora parlando, ora tacendo, rivivevano quel tempo che forse già a loro sembrava un tantino irreale, eppure era indiscussa realtà. Eravamo entrati dalla « catena » della Villa Salviati. Una « catena » simbolica, ormai. C'è soltanto un'entrata normale, dalla strada provinciale che è derivazione della via Aurelia, con a lato una specie di garitta dove sta il guardiano-portiere. Avevamo seguito il cammino che essi erano soliti seguire, facendo il giro esterno del parco che permette di tenersi al largo dalla villa e di imboccare il viale alberato più discretamente. Il viale corre ai margini del bosco, per tre chilometri, diritto come il filo di una spada.

Una radura si apre e spazieggia, alla fine del tunnel di chiome verdi. Ci sono dei pagliai, una casa sulla sinistra, una più piccola di fronte, un fabbricato basso sulla destra. Così, abbiamo raggiunto l'abitazione dei guardiacaccia, che dopo la guerra ha ripreso la sua primitiva funzione. Ecco la stanza del piano terreno, che può dirsi il « soggiorno ». C'è un grande camino, all'usanza delle case dei contadini o, comunque, della campagna. Lì consumavano i pasti e leggevano e discutevano. Discussioni senza fine, cavillose, spesso di alto tono, talvolta scanzonate, sempre polemiche. Erano tutti spiriti polemici. Magari avevano anche, come suol dirsi, « caratteri difficili », temperamenti di eccezione, istintivamente ribelli. Personalità spiccate, in ogni modo.

Il medico del gruppo, Falcomatà, aveva trascritto a grossi caratteri certi versi di Orazio ed aveva messo il cartello sopra un cimelio che non c'è più. Era la ruota del timone della vecchia nave *San Marco* che qualcuno aveva portato da La Spezia. I versi suonavano così: « Beati i mercanti, dice il vecchio soldato cui lunghi anni di servizio non hanno lasciato che reumi ». Una filosofia amara e realistica di gente che, pure offrendosi volontaria a tanto compito, confessava già di non attendersi nulla, di non mirare a ricompense di sorta.

Gustavo Stefanini e Giulio Centurione sono stati le mie guide ed i miei ciceroni. Stefanini ha detto, girando lo sguardo d'attorno: « C'erano soltanto un tavolino, una panca, delle sedie.

Costruimmo noi stessi uno scaffale per i libri. Un attaccapanni, invece, non lo avemmo mai. Attaccammo dei chiodi al muro e lì appendevamo i maglioni pregni di umidità, quando la notte si ritornava dal mare ». Quando venne il freddo comprarono e montarono una stufa di terracotta. Dalla parte del camino si affaccia la scala ripida che conduce al piano superiore. Nuova ondata di ricordi.

Le camere degli otto pionieri. In una dormivano il capitano del Genio navale Teseo Tesei, elbano di Marina di Campo, col capitano delle Armi navali Gustavo Stefanini, livornese, e col capitano medico Bruno Falcomatà di Napoli. Nella seconda il capitano del Genio navale Elios Toschi, di Ancona, con i tenenti di vascello Gino Birindelli, di Pescia in provincia di Pistoia, e Alberto Franzini di Reggio Emilia. Nella terza, il sottotenente di vascello Luigi Durand De la Penne ed il guardiamarina Giulio Centurione, entrambi di Genova. Questi erano i cuccioli della nidiata pionieresca. Venivano dai « Mas » (sigla di « motoscafo antisommergibile ») e li aveva designati ad aggregarsi al gruppetto la I Squadriglia, da cui dipendeva allora l'attività dei mezzi di assalto.

Dalla terrazza sulla quale si affacciano le porte esterne di queste camere signoreggia un panorama di pini mediterranei. Il corso del fiume fa capolino tra la vegetazione più bassa, si scopre una striscia di mare. Stefanini era intento a guardare il muro, al disopra di quella che fu la sua camera. Cercava qualche cosa, diceva: « La facciata deve esser stata ritoccata, certamente ci sono stati gli imbianchini ».

Ma poi ha esclamato: « Oh, guarda, ce n'è sempre uno! ». E ammiccava, ridendo. Sì, era il buco di un proiettile di pistola. Da freddi e scanzonati, giocavano con le armi, sparandosi un metro sopra la testa. Quelli che stavano sulla terrazza dovevano arretrare fino a defilarsi, quelli che stavano giù dovevano ripararsi adossandosi al muro.

Un commento pacato: « Peccati di gioventù ».

Birindelli aveva scelto la terrazza per gli esercizi di ginnastica che faceva scrupolosamente ogni mattina. Era molto importante la cultura fisica, poiché lo specialissimo lavoro che

essi dovevano fare esigeva completa sanità del corpo, resistenza alla fatica e sforzi non comuni. Birindelli era il più anziano degli otto, secondo la gerarchia militare, ma non si sognò mai, per nessuna ragione, di mettersi in cattedra. Si trattava di una comitiva di vecchi amici. Quattro di essi erano suoi compagni di corso all'Accademia navale.

A cento metri, sulla radura, si vedeva e si vede la casa colonica dei mezzadri Coli. Il vecchio Coli girellava lì davanti, come una volta, indaffarato in qualche lavoretto. Altre persone facevano crocchio e parlottavano. Si era sparsa la voce che « erano tornati quei giovanotti » di cui ricordavano tante cose per filo e per segno. Anche loro, i coloni e i guardiacaccia, i boscaioli e i pescatori, si sentivano un po' personaggi della vicenda. Avevano intuito che « c'era sotto qualche cosa », allora, nel soggiorno dei finti studenti o campeggiatori. Avevano anche intravisto fogge inconsuete e arnesi stranissimi. Ma nulla avevano mai domandato, di nulla avevano fatto cenno fuori della tenuta.

Un uomo della famiglia Coli fece una tragica fine, non meno tragica di quella di alcuni di quegli uomini ai quali aveva vissuto vicino. Nel 1943 fu fucilato dai tedeschi. C'è un tabernacolo con l'immagine della Madonna, a metà del viale, sul margine del bosco. E si legge una lapide col suo nome. Forse era quello che badava al polledrino battezzato Picci-Pacci, a cui i sommozzatori si avvicinavano ogni giorno, giocandoci come con un giocattolo. Picci-Pacci era, anche lui, un personaggio di Bocca di Serchio.

Un'altra casetta e la costruzione bassa e lunga da principio non esistevano. Sorsero più tardi perché i « campeggiatori » crescevano di numero e le esigenze logistiche aumentavano. Vi alloggiarono altri ufficiali, sergenti, capi e sottocapi, palombari, coloro che furono detti « secondi uomini » negli equipaggi dell'apparecchio semovente subacqueo. Sono stati ricordati, per esempio, il tenente del Genio navale Gian Gastone Bertozzi, toscano (arrivò al Serchio subito dopo i primissimi, fu di riserva in una missione di guerra insieme ad essi, si occupò poi di problemi tecnici e organizzativi), i più

giovani ufficiali Calcagno, Cacioppo e Galgano, i sottufficiali Galli, Scappino, Bianchi, Lazzari, Paccagnini, Pedretti, Lazzaroni e Lorenzi, morto nel corso di una esercitazione. Il capo-palombaro Manzoni era il « contabile » del gruppo, « aveva il carico », come si dice in gergo marinaro e militare. Altro scomparso: la prigionia in Germania, senza ritorno.

Una scritta cancellata ma riaffiorata sul muro della costruzione bassa e lunga ha attratto l'attenzione dei miei compagni. Si leggeva, alla meglio: « Centro Teseo Tesei ». Così fu intitolato, dopo che l'uomo morì all'attacco di Malta. Una lunga pausa. Tesei: una luce inestinguibile. La sua figura, rievocata da chi tanto bene lo conobbe, è balzata fuori, dominatrice.

« Fu lui » ha detto lentamente Stefanini « l'anima di tutto. Fu lui che fermamente volle, che finì col forzare la realizzazione del progetto e dei piani. Forse la prima idea germogliò nella sua mente fin dal 1927, nel primo corso dell'Accademia navale. Ricordo che, messo in cella, comunicava col suo grande amico Italo Piccagli, chiuso nella cella attigua, con l'alfabeto Morse battendo colpi sul muro. Sognavano, fantasticando, di ripetere l'azione di Rossetti e Paolucci. E si scambiavano idee, in quel linguaggio, a proposito di un mezzo più sicuro per portarsi nascostamente a fianco delle navi da colpire. »

Ragazzi, proprio ragazzi. L'uno e l'altro orfani di padre, si erano trovati in Accademia ed una reciproca corrente di simpatia e di comprensione li aveva uniti. La madre di Piccagli racconta un episodio che avvalora quanto sopra. Una volta, essendo andati tutti e due a trovarla a Lucca, dove lei era insegnante, li accompagnò al treno che li riconduceva a Livorno. Erano al secondo anno di Accademia. Tutti eccitati, le confidarono di essere « sulla via di inventare i siluri umani ». Aggiunsero: « Dovremo poi guidarli noi stessi all'attacco ». La signora, sentendo simili cose, esclamò: « Ragazzi, siete matti, pensate a studiare! ».

Naturalmente, non si materializzò nulla, che si sappia, a quel tempo. Piccagli abbandonò la scuola marinara e, passato a quella aeronautica, divenne ufficiale effettivo pilota. Orientò i suoi studi sull'astronomia e sulla meteorologia, si laureò frattanto all'università di Napoli in Discipline nautiche. Aveva l'animo dello scienziato, ebbe stretti rapporti col professor Abetti dell'Osservatorio fiorentino di Arcetri, tenne conferenze, scrisse libri scientifici. Nel periodo che precedette l'entrata in guerra dell'Italia, fu a Firenze, insegnante alla Scuola di guerra dell'Aeronautica.

La separazione non affievolì l'amicizia. Da Bocca di Serchio, Tesei fece spesso visita all'amico. Avevano lunghi colloqui. C'è una lettera scritta da Tesei, nel luglio 1940, alla vigilia della partenza per una missione. Comincia: « Caro vecchio Pic, ormai alla resa dei conti, sento il dovere di chiederti l'ultimo abbraccio ». Finisce: « Addio e sii degno del nostro vecchio credo, dei nostri ideali ». Addio: la sorte di tutti e due era segnata. Per vie diverse, essi arrivarono alla medaglia d'oro al valor militare alla memoria. Piccagli ebbe un comportamento fermissimo, nel passo estremo. Cadde nel giugno del 1944, fucilato dai tedeschi dopo essersi rifiutato di fare i nomi di persone che avevano collaborato con lui nella Resistenza durante l'occupazione germanica di Firenze.

L'invenzione vera e propria del « maiale » (vedremo poi perché il semovente subacqueo prese tale nomignolo che gli è restato) risale al 1935. Tempi delle sanzioni economiche contro l'Italia per la campagna di Etiopia, tempi delle prime, fatali discordanze accentuate con l'Inghilterra. Il pensiero di un estendersi del conflitto con l'Italia isolata e con la flotta inglese nel Mediterraneo, incubo pauroso sulle linee vitali di navigazione, tornò ad aguzzare gli ingegni. Tesei, evidentemente, aveva coltivato la vecchia idea ed intendeva tradurla in pratica realtà. Si giunse ad una svolta decisiva quando si stabilì una collaborazione fattiva tra lui ed Elios Toschi, capitano del Genio navale come lui, entrato ed uscito con lui dall'Accademia di Livorno.

Tesei e Toschi: il « maiale » fu inventato e realizzato in due. Ma ci volle il caso, per far lavorare insieme i due ingegneri. Erano due caratteri assai diversi, sebbene collimassero in forza di volontà, in fierezza e in determinazione. Soprattutto la con-

16 - VIII - 40

Caro Vecchio Pic

ormai alla resa dei conti sento il dovere di chiederti l'ultimo abbraccio. Abbiamo lottato e camminato a fianco in gleichen schritt und Tritt per dodici anni e se pure questi ultimi tre ci hanno visto separati dalla fatalità Tu resti sempre per me mein guter Kameraad.

Io spero di servire la patria con lealtà ed onore fino all'ultimo e con lealtà e con piacere penso che buona parte di questo onore spetta a Te.

Ricorda che lo spirito non muore con la morte. Solo la meschinità o il materialismo possono uccidere lo spirito.

Addio e ti degno del nostro vecchio credo, dei nostri vecchi ideali

Tesei

Lettera di Tesei a Piccagli.

cezione della vita li divideva. Tesei era un idealista, era portato alle cose eteree. Toschi era uno spirito pratico, diremmo anche un epicureo, che non intendeva, per istinto e per principio, rinunciare a nulla di ciò che offriva la vita. Così, sebbene avessero parlato talvolta del progetto, non erano riusciti mai a fermarsi insieme il tempo indispensabile per concretare. O meglio: Tesei non aveva mai potuto « agganciare » Toschi e tenerlo a lavorare con sé. Perché Toschi preferiva di troppo farsi « agganciare » dalle belle donne.

Il fatto è che, fuori delle ore di servizio, rintracciare Toschi era problematico. Usciva dalla caserma sommergibili di La Spezia e ritornava quando tutti gli altri già da un pezzo dormivano. Al contrario, Tesei, assorbito dai suoi libri e dai suoi pensieri, rimaneva in caserma ogni sera. Il « caso » cui abbiamo accennato fu dato da certi arresti che Toschi si buscò. Gli arresti lo bloccarono in caserma e permisero, finalmente, ai due colleghi ed amici di lavorare insieme senza distrazioni.

Per la realizzazione del « maiale », il concetto ispiratore fu questo: partendo dalla « mignatta » di Rossetti, si mirava ad arrivare a costruire un'arma che avesse su quella importanti vantaggi. Cioè che permettesse a due uomini (un pilota e un aiutante) di vivere, navigare, dirigersi contro un bersaglio ed attaccarlo liberamente stando sott'acqua. Tutto ciò, il mezzo ideato dal maggiore del Genio navale Raffaele Rossetti nella guerra 1914-18 non aveva consentito. Si trattava di un perfezionamento radicale, anzi, su basi tecniche, di tutta un'altra cosa. La « mignatta », con una parte motrice e una esplosiva, avvicinandosi in superficie al bersaglio, o almeno con gli uomini sempre con le teste fuori dall'acqua, senza la possibilità di immergersi e operare sotto la carena delle navi, non sarebbe stata più sufficiente per sorprendere le vigili, moderne e smaliziate difese. L'insidia, per essere efficace, doveva venire direttamente, impensata, dal fondo marino.

Le gesta di Rossetti e Paolucci, coronate dall'affondamento della *Viribus Unitis*, nave ammiraglia della Marina imperiale austriaca, nel munito porto di Pola all'alba del 1° no-

vembre 1918, aveva in ogni modo additato la strada, fatto scoccare la scintilla. Tesei e Toschi la conoscevano nei più minuti particolari. Chissà quante volte avevano letto i rapporti ufficiali e si erano informati dei dettagli tecnici e non tecnici. Il riviverla, era stato ed era il sogno di ogni uomo di mare, aduso al rischio, forgiato nel pericolo.

Ecco qui il chirurgo Paolucci che si allena per un anno nel nuoto notturno, compiendo lunghi percorsi trascinandosi dietro una botte. Ecco l'affiancamento dell'ufficiale del Genio, per studiare il modo più idoneo a portare l'offesa. Ecco le torpediniere che rimorchiano i «Mas» verso Pola, poi i «Mas» che avvicinano la «mignatta» allo sbarramento dell'entrata del porto. La nuotata di Rossetti fino alla nave, la doppia carica di centosettanta chili di tritolo che si attacca alla fiancata a mezzo di elettromagneti...

Catturato dopo aver compiuto il lavoro, quando volgeva l'ora dello scoppio regolato con un congegno di orologeria, Rossetti disse al comandante della nave, Janko Vukovic: «L'avverto che la sua nave è in pericolo: faccia salvare i suoi uomini». Nella medesima situazione doveva trovarsi, operando ad Alessandria col mezzo di Tesei e Toschi, ventritré anni dopo Rossetti, il «siluro umano» De la Penne col comandante della *Valiant* sir Charles Morgan. La storia che si ripete, eterna. Ma gli uomini non hanno il dono della divinazione. Allora, ciò che avevano fatto Rossetti e Paolucci e ciò che era loro accaduto aveva proprio il sapore di un'avventura da romanzo giallo, forse il senso di vaghezza di un sogno.

Tesei aveva fatto un corso di palombaro, con maschera «Davis», per meglio rendersi conto delle possibilità di una navigazione subacquea senza la protezione di uno scafo. Il problema della fuoruscita del pilota e del «secondo uomo» dal sommergibile, che doveva portarli a distanza ragionevole dall'imbocco del porto, impegnò a fondo i due ingegneri navali. Soltanto quando fu raggiunta la sicurezza del poter rimanere un lungo tempo sott'acqua grazie alla efficienza di un «respiratore», si poté dire di esser padroni della questione. Risolti i problemi basilari, in breve lasso di tempo il primo prototipo del «maiale» fu costruito. L'invenzione, come spesso accade, rimase a lungo ad oscillare sull'altalena del favore e della critica. Non mancò chi scosse la testa e si trincerò nel mutismo.

Subentrò un periodo di accenni alla smobilitazione. Toschi fu ripreso dal gorgo della sua vita, Tesei girò più intensamente le librerie che erano una delle sue passioni. L'uno e l'altro erano imbarcati sui sommergibili come ufficiali di macchina. Ma, di nuovo e più recisamente, l'orizzonte politico si oscurò. Guerra in Europa, Germania di qua, Inghilterra e Francia di là. L'estensione del conflitto, questa volta, era nel computo dei più facili pronostici. I «maiali» tornarono alla ribalta. Ormai gli apparecchi erano un fatto indubitabile. Fu Tesei che suggerì la scelta di Bocca di Serchio, per il raduno e l'allenamento degli equipaggi, per la messa a punto definitiva degli apparecchi. Suggerì tale località dopo un accurato studio della costa.

I concetti informatori della scelta furono tre. Primo: per la vicinanza a La Spezia, centro nevralgico e importantissima base della Marina. Secondo: perché era un posto riservato, in proprietà privata, facilmente circoscrivibile. A sud, infatti, la tenuta Salviati confina con quella di San Rossore, molto vigilata perché era un bene della Corona e Vittorio Emanuele III ci passava lunghi periodi con la famiglia. Il sovrano aveva fatto costruire in San Rossore, in località detta «il Gombo», una villetta a duecento metri dalla spiaggia per una vita più intima alla quale nessuno veniva mai ammesso. Perciò, esistevano degli sbarramenti di polizia anche sull'arenile. Quanto alla parte nord, gli accessi alla tenuta Salviati erano non poco protetti, sia pure indirettamente, dal Balipedio di Viareggio ove, per ragioni di sicurezza, era proibito passare.

Il terzo concetto era dato dalle caratteristiche del fiume stesso. Il Serchio, alla foce, è ricchissimo d'acqua in ogni stagione dell'anno, è largo e profondo, consente la navigazione di piccoli battelli. Le «bettoline», barche da carico, vi si trovano a loro agio. Ed erano proprio esse che dovevano portare i mezzi di assalto e celarli, ospitandoli, nella sosta sulla

sponda del fiume. Oltre a ciò, il fondale marino si presentava con andamento regolare. Per avere una profondità di venti metri occorreva spingersi due miglia al largo, cosa utile e pratica per gli allenamenti «più reali».

Tesei, Tesei: il suo nome ricorreva in ogni frase che i due suoi vecchi compagni pronunciavano. Ho sentito dire, anche da altri, cose di questo genere: «Era un essere straordinario, come se ne può incontrare uno ogni cento anni. Aveva una forza spirituale enorme, era un uomo al di là di tutto. Di fronte a lui sembravano tutti piccoli, gli ammiragli sembravano caporali. Avrebbe potuto emergere in ogni campo, avrebbe potuto diventare un santo, tanta era la luminosità del suo spirito». Della forza della sua personalità che avvinceva e soggiogava, parlano unanimi, ammirando, anche coloro che lo poterono avvicinare per un tempo brevissimo, che lo conobbero appena.

Era nato, si è detto, a Marina di Campo, nell'isola d'Elba, ultimo rampollo di una nidiata di otto figlioli. Gli isolani di tutte le latitudini hanno animi fieri e un attaccamento enorme alla loro terra. Ma il suo attaccamento andava anche oltre: elbano dalla punta dei piedi ai capelli, Tesei amava la sua isola addirittura con morbosità «sciovinista». Crebbe con gli occhi pieni di tanto azzurro, dal golfo di Campo il suo sguardo spaziava lontano, su Montecristo celebrata da Alessandro Dumas. Dalla punta del piccolo golfo, gli si presentava, vicina, la triste Pianosa. In faccia, a sessanta miglia marine, il profilo della Corsica si stagliava sull'orizzonte.

Il ragazzo sbocciò in questo panorama, tra l'ombra di Napoleone, gli echi popolareschi dei pirati saraceni combattuti dai medicei cavalieri di Santo Stefano, i fantasmi leggendari dell'abate Faria e del marinaio Edmondo Dantès. Trovò subito che il mare era il suo mondo. Il nonno era stato un armatore, padrone di molti velieri, adibiti in massima parte al trasporto del vino pregiato dell'Elba. I fratelli di Teseo ricordano i nomi di quattro di questi velieri: *Demetrio*, *Virginia*, *Giulietta* e *Rosina*. Li aveva visti poco, Teseo, perché il padre li aveva poi ceduti per dedicarsi tutto ai propri affari. Aveva

creato, con sede a Firenze dove si era trasferito, un'azienda di importazione di coloniali che esiste tuttora.* Fosse come fosse, Teseo parlava sovente del veliero *Rosina* che aveva colpito più degli altri la sua fantasia giovanile. Il *Rosina* – diceva – era il più bello e il più veloce, batteva ogni concorrente, arrivava nei porti di destinazione un paio di giorni prima di quelli che, pure, erano partiti insieme. Era stato costruito in Inghilterra.

Otto figlioli: una famiglia abbiente, però. La mamma aveva nobili origini, la sua bisavola era una duchessa, Anna Maria Caracciolo Cicinelli di Martina. Aveva anche il titolo di principessa di Cursi e duchessa di Grottaglia. Quando il babbo morì, nel 1918, lasciò un patrimonio non indifferente. Possedeva molti terreni nell'isola, case e miniere. Il figlio primogenito, che aveva venti anni più di Teseo, completò la propria educazione in Inghilterra e in Svizzera. Teseo fu educato, prima di entrare nell'Accademia navale, dagli Scolopi a Firenze; le femmine dalle Suore di Nevers. Anche per la famiglia, Teseo aveva uno spirito «sciovinistico». Il suo motto era: «Tutto per la casacca». Voleva significare che nei momenti di necessità, di «emergenza», tutti i Tesei dovevano stringersi, lottare fianco a fianco con ogni energia.

Da Marina di Campo e dal nonno armatore aveva ereditato la passione della vela, come un che di romantico e di eroico. Fu il gabbiere più spericolato del suo corso in Accademia. C'è una sua fotografia, sulla nave-scuola *Amerigo Vespucci*, ritto in cima alla «formaggetta» dell'albero maestro, sul punto più alto della nave, a braccia spalancate come ali, librato nell'aria come un gabbiano. Era un uomo di media statura, magro, con gambe molto lunghe, tutto nervi. I suoi occhi, fermi, emanavano un fludio. Portava corti ma folti baffetti.

Uomo di cultura superiore, i compagni lo definivano «enciclopedia vivente». Ingegnere navale di prim'ordine. Ave-

* Ora, non più. (*N.d.A.*, 1990)

va anche studiato un progetto di spedizione al Polo, con sommergibile normale, prevedente la foratura della calotta polare. La via del *Nautilus* americano, insomma, ma oltre venti anni prima e con ben altre difficoltà. Occorreva forare la calotta almeno ogni due giorni, per prendere aria e poter risommergersi ancora. Tesei si imbarcò, a tal proposito, sopra una nave-scuola norvegese per parlare con l'esploratore Larsen che era stato al Polo insieme ad Amundsen. Cercò dappertutto e trovò una infinità di libri che consultò per mesi e mesi. Nell'arsenale di La Spezia fu compiuto un esperimento con trivelle operanti su cassoni pieni di ghiaccio compresso. Il capo della spedizione avrebbe dovuto essere il comandante Mariano, già ufficiale di rotta dell'*Italia* di Nobile.

Tesei amava la sua professione e gli piaceva dire, talvolta, che l'avrebbe potuta abbandonare soltanto per prendere la docenza in Scienze naturali. La natura, in realtà, lo attraeva in ogni sua manifestazione. Lo estasiavano i panorami selvaggi, silenti. Era capacissimo di passare mezz'ora, immobile e muto, a guardare un gregge di pecore. Non solo il mare, ma anche la terra, come fonte di lavoro e promessa di produzione ben meritata, lo chiamava alla meditazione. Sapeva tutto dell'opera dei contadini. Aveva anche idee, in proposito. Si orientavano verso una riforma che non era aliena da un soffio di progressismo. Era, istintivamente, portato a considerare i problemi di giustizia sociale, si avvicinava agli umili, andò personalmente a mettere la luce elettrica nelle case di povera gente.

Ottimo sciatore, provetto cavallerizzo. Non conosceva l'inattività, di cui aveva una specie di terrore. L'amicizia aveva per lui un significato altissimo. Ammirava i bravi e la gelosia non lo pungeva. Per sé non aveva bisogno di nulla. Conduceva una vita che poteva dirsi spartana. Se vedeva una pietra pericolosa in mezzo alla strada, si fermava e la rimuoveva. Credeva nella trasmigrazione delle anime. Quando era di stanza a La Spezia, la domenica amava recarsi a Firenze, concedendo una sosta agli studi navali per dedicarsi all'arte. Visitava i musei senza stancarsi mai. La Galleria degli Uffizi gli era familiare, pezzo per pezzo.

Una personalità tanto spiccata quanto complessa. Un'aura di umanità la pervadeva. Carattere forte e, in potenza, ribelle, si imponeva la disciplina ma non di rado gli era difficile tacere davanti ai superiori. Ciò che reputava illogico o, tanto più, ingiusto, lo faceva prendere atteggiamenti decisi. Spesso, per questo, per voler dire e sostenere la propria opinione, si buscava delle punizioni. Allora, ben lungi dal mostrarsi convinto, acuiva la sua determinazione.

La figura di Teseo giganteggiava: ma anche gli altri, i compagni che egli stesso aveva segnalato e voluto a Bocca di Serchio, erano uomini che uscivano dalla media degli uomini. Non per nulla divennero « siluri umani ». Tutti giocarono in piena coscienza la loro terribile partita. Ci fu chi vinse e chi perse, chi pagò il massimo della posta, e chi, perché lo volle il destino, rimase sulle scene di questo mondo. Alcuni dei nomi che già fin da ora abbiamo citato sono diventati famosi, rimarranno in eterno nella storia della Marina. Ma tutti soffrirono e si sacrificarono secondo la sorte. I vinti, proprio con la sconfitta che incitava alla rivalsa, prepararono, in definitiva, la strada dei vincitori.

Otto giovani e il loro segreto

Il Serchio è largo ottanta metri, nel suo ultimo tratto, ha gli argini netti. Due « bettoline » sostavano sulla riva destra, a mezzo miglio, o meno, dalla foce vera e propria, seminascoste da ciuffi di canne. Quello era il nascondiglio dei « maiali ». Oggi vi si vede una capanna di pescatori, nel punto preciso. C'è rimasta anche la minuscola costruzione in muratura, bianca di calce, che il Ministero fece erigere come ripostiglio. Nulla che potesse dare nell'occhio. Tranne le « bettoline », il paesaggio è ora quello di ventotto anni fa.

Di faccia, sulla riva sinistra, nel territorio di San Rossore, c'è una rudimentale terrazza. Quando era presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi vi andava a pescare. In stretto incognito, nel 1941, accompagnato da una sola persona, Vittorio Emanuele III traghettò il fiume con una barchetta a remi, proprio partendo da quel punto. Volle vedere i « siluri umani » di cui – si dice – fino a pochi giorni prima non conosceva nemmeno lui l'esistenza. Ed erano lì già da un paio di anni, a pochi passi dai luoghi dove spesso ed a lungo soggiornava.

Due « maiali », poi quattro, furono portati a Bocca di Serchio quando, nell'autunno del 1939, il centro di allenamento assunse caratteristica permanente. Fino ad allora piloti e « secondi uomini » erano arrivati e ripartiti ben presto (stando a La Spezia) per brevi esercitazioni. Quegli apparecchi erano ancora del primo tipo. Altri, con importanti modifiche studiate dagli inventori, si trovavano ancora in corso di riordinamento. Infine si doveva commissionare una serie nuova. La necessità inderogabile del segreto assoluto rendeva lenta l'opera rinnovatrice. Si procedé per gradi: durante la guerra, l'esperienza viva dettò ancora qualche modifica.

Gli apparecchi mandati a Bocca di Serchio a quel tempo erano, insomma, idonei per gli allenamenti. Come nelle gare automobilistiche: la macchina per la corsa vera e propria non è proprio quella che viene usata e logorata in tutti gli allenamenti. Comunque, si trattava già di piccoli e meravigliosi congegni. L'immersione e l'emersione venivano ottenute col riempimento e svuotamento di casse, mediante pompe. Il motore era a propulsione elettrica, con quattro marce. Velocità massima: due miglia e mezzo all'ora. Possibilità, col dovuto « dosaggio », di navigare a quote subacquee intermedie. Il tutto, tra apparato-motore e carica esplosiva, misurava la lunghezza di circa sette metri. La testa del « maiale », lunga un metro e ottanta centimetri, conteneva tre quintali di esplosivo. Era questa che, dopo la lunga e rischiosa marcia di avvicinamento all'obbiettivo, doveva essere fissata sotto la carena del bastimento da affondare. La manovra del pilota e del « secondo uomo », fin dalla fuoruscita dal sommergibile, era delicata e sfibrante. I due operatori stavano a cavalcioni dell'apparecchio (il cui diametro risultava di cinquantatré centimetri) proprio come se fossero in motocicletta. A parte le dimensioni e le possibilità di vita umana per un tempo indeterminato, il rapporto tra un sommergibile e un « maiale » può raffigurarsi nel paragone tra una mastodontica *limousine* americana e un minuscolo *motor-scooter*.

Una importante meta raggiunta, condizione *sine qua non* per i risultati pratici che si chiedevano al « maiale », fu quella del potenziamento della capacità dell'autorespiratore. La primitiva maschera « Davis » subì una evoluzione basilare, fu addirittura rivoluzionata. Il palombaro è collegato con la superficie del mare e riceve l'aria da una pompa, tramite il tubo. Con la « Davis », invece, non ci sono collegamenti di sorta. L'uomo porta con sé bombole di ossigeno puro ad alta pressione, respira quello, è del tutto autonomo. Bene: si trattò di au-

BELLONI

mentare straordinariamente la possibilità di rimanere sott'acqua. Vogliamo dire, cioè, allungare il tempo della immersione.

Prima di certe innovazioni, tale maschera consentiva all'uomo di respirare per venti minuti o, al massimo, mezz'ora. Il lavoro di potenziamento fu compiuto dal comandante Angelo Belloni, con l'ausilio di Tesei. Ecco qui un altro personaggio affacciarsi sulla scena. Sarebbe un nonsenso rifare questa storia, sia pure tenendoci ben lungi da ogni pretesa tecnica ed orientandoci invece sulla linea aneddotica, senza parlare di Belloni. Era e deve considerarsi sempre, Belloni, il decano degli studi relativi ai problemi subacquei. Problemi che lo avvinsero, che lo presero tutto: la respirazione e la vita in fondo al mare. Dai suoi studi scaturirono preziosi insegnamenti e genialissime invenzioni. La guaina ermetica, fatta di uno speciale tessuto gommato, che i sommozzatori adottarono, è sua, per esempio.

Se Tesei fu un paladino dello spirito, nel campo subacqueo, Belloni fu un paladino della scienza pronto a buttarsi in ogni sorta di avventure. Era uno studioso dal temperamento assai dissimile dalla media degli altri studiosi. Nato ventisei anni prima di Tesei e della « covata » di quel corso in Accademia, il comandante Belloni fu un decano anche dei « begli spiriti » e del vivere movimentato. Vale la pena, davvero, di ricordare l'episodio del « furto » del sommergibile. State a sentire.

Angelo Belloni era nato a Milano nel 1882 e nel 1914 aveva il grado di sottotenente di vascello. Nell'autunno di quell'anno, quando già fiammeggiava la prima grande guerra europea, nel cantiere di Muggiano (allora della società « FIAT San Giorgio ») era in via di ultimazione, sebbene ancora disarmato, un sommergibile di 250 tonnellate, lungo 43 metri e capace di sviluppare una velocità di dodici nodi in superficie e di otto nodi immerso. La Russia dello zar lo aveva commissionato, ma lo stato di neutralità dell'Italia ne impediva la consegna. La mattina del 3 ottobre quel sommergibile partì, dopo avere fatto un cospicuo rifornimento di nafta. L'uscita dal bacino del cantiere fu motivata da certe prove che dovevano farsi col radiotelegrafo di bordo in alto mare. Se

non che, aspetta e aspetta, il sommergibile non fu visto rientrare.

La notte del 4 ottobre l'agenzia giornalistica « Stefani » diramò da Roma alla stampa internazionale questa notizia: « La ditta "FIAT San Giorgio" di Muggiano-La Spezia ha ieri alle ore 17 informato il Comando in capo di La Spezia che un sommergibile che trovavasi in allestimento nei propri cantieri è ieri stesso improvvisamente partito per ignota destinazione approfittando di una uscita dal cantiere per alcune prove della RT di bordo. Il sommergibile, completamente sprovvisto di armi, sarebbe al comando di un impiegato della ditta stessa e con un equipaggio costituito da quindici persone della "FIAT San Giorgio". Il ministro della Marina ha dato incarico al segretario generale viceammiraglio Nicastro di recarsi a La Spezia per procedere ad una severa inchiesta ».

Chi era l'impiegato-comandante? Proprio il sottotenente di vascello, di complemento, Angelo Belloni. Egli, prima di prendere il mare, alle 7 del mattino, aveva lasciato a persona amica una lettera da consegnarsi, non prima delle ore 17, al commendator Boselli, direttore amministrativo del cantiere. In essa, fra l'altro, Belloni diceva: « Poiché la prima impressione del mio atto sarà, naturalmente, di stupore e poi di sconforto e critica aspra e severa al mio riguardo, né io ho avuto il tempo di dettagliare per iscritto tutti gli elementi necessari al giudizio, prego i signori direttori di voler sospendere per alcun breve tempo il loro definitivo giudizio. Prego anche di non considerarmi impazzito, né d'accordo con l'equipaggio che è al buio di ogni cosa, né d'accordo con qualsiasi altra persona o autorità estera o nazionale ».

Atmosfera di mistero, linguaggio sibillino. Intanto, il 7 ottobre giunse notizia che il « sommergibile 43 » (così venne denominato) era arrivato in Corsica e precisamente ad Ajaccio. Che cosa accadeva mai? La spiegazione la fornirono, sbarcando a Livorno dal piroscafo *Golo*, l'ingegner Rocchi e il radiotelegrafista Vassallo che avevano fatto parte fino al giorno prima dell'equipaggio del sommergibile. Dalle dichiarazioni rese da essi alla questura di La Spezia risultò che il Belloni,

dopo aver guidato il sommergibile al largo per provare – aveva detto – le macchine a tutta forza, aveva fatto all'equipaggio una comunicazione sensazionale. Cioè che egli era l'esecutore di un ordine segretissimo, in base al quale il « 43 » doveva essere consegnato a qualcuno in Corsica. Ma, arrivati ad Ajaccio dopo aver toccato Isola Rossa, allorché il sommergibile ebbe gettato l'ancora nel porto, Belloni disse che, non essendo giunte da Muggiano certe istruzioni promesse, era necessario proseguire per l'Albania.

L'ingegner Rocchi cominciò a capire l'intenzione di Belloni e avvertì l'equipaggio della situazione che si era andata maturando. Tutti chiesero al comandante più ampie spiegazioni. E lui le fornì senza esitare, ormai: voleva raggiungere Malta e poi l'Albania per unirsi alla squadra alleata che doveva compiere un'azione di guerra contro la flotta austriaca. Da solo, Belloni aveva dichiarato guerra all'impero degli Asburgo, nientemeno. Il sentimento dell'interventismo lo bruciava. Di fronte alle eccezioni che gli uomini dell'equipaggio sollevarono, Belloni pronunciò, radunandoli, queste parole: « Voi tornerete a casa tranquilli. Tutta la responsabilità è mia. Io ci tornerò col tempo. E sarà allora sfatata la leggenda che io sia stato un pazzo. Il sentimento che ha ispirato la mia azione sarà chiamato con un nome nobile ».

All'atto di rapire il sommergibile, Belloni aveva lasciato anche una lettera alla madre confidandole, appunto, che intendeva compiere un'azione bellica contro l'Austria. E finiva così: « Sii forte e stammi a sentire: io spero che, se non riuscirò a compiere incolume la strage che mi propongo, Dio vorrà seppellirmi in un buon fondo di acqua adriatica dove già ci sono tante ossa di padri nostri. Questo è il mio sogno, da quando ho cominciato a ragionare nella vita ».

La vicenda si concluse col ritorno del « 43 » a La Spezia, perché la Francia non volle accettare l'offerta di Belloni. Il sommergibile arrivò al Varignano, nella scia del rimorchiatore *Italia*, con dodici uomini a bordo. Fu posto sotto sequestro e affidato alla vigilanza di marinai armati. Belloni non c'era. Tornò in Italia dopo un paio di mesi. Lo fermarono

e lo processarono. Capo di imputazione: violazione del decreto luogotenenziale che vietava l'esportazione di « veicoli » in un tempo di emergenza. Quel sommergibile, perché disarmato, venne considerato un veicolo. Il processo ci fu, ma la situazione internazionale precipitava, l'Italia usciva dalla neutralità, l'Austria diveniva la figura di un nemico. Verdetto di assoluzione con formula piena.

Nel 1920, Belloni ebbe un sommergibile tutto suo (lo comprò) e andò con quello nel mar Rosso alla pesca delle perle. I suoi palombari uscivano con lo scafandro dal sommergibile in immersione. Si trattava di un'altra delle sue invenzioni. Rientrato in patria, intensificò i suoi studi preferiti. La indiscussa fama di grande tecnico delle cose subacquee lo accompagnò. Fu per tali qualità, per così grande e acuta esperienza, che Angelo Belloni, quasi sessantenne, fu richiamato in servizio nel 1940. Era diventato quasi sordo, ma la sua mente rimaneva lucidissima. Un uomo prezioso nell'organizzazione tecnica dei mezzi di assalto della Marina.

Gli fu affidata la direzione dei corsi e la consulenza tecnica di una « Scuola Sommozzatori » istituita a Livorno. Vi erano ammessi soltanto i volontari e dovevano essere vagliati anche dal punto di vista morale e psicologico. Venivano scartati, attraverso interrogatori e indagini che rasentavano la psicanalisi, quei giovani che mostravano di aver fatto la domanda in seguito a particolari stati d'animo nei quali erano venuti a trovarsi. Niente « problemi centrali », niente innamorati delusi, né beghe finanziarie e altre situazioni determinanti la decisione. Si voleva freddezza, coscienza, ragionamento, serietà. Belloni ebbe poi un'idea geniale: ordinò dei fucili subacquei alla ditta « Cressi » di Genova per dare, creando un divertimento, un incentivo di più agli allenamenti dei sommozzatori. Col grado di capitano di corvetta, si ritirò, a guerra finita, nel castello Raggio, a Cavi di Lavagna, dove morì nel 1956.

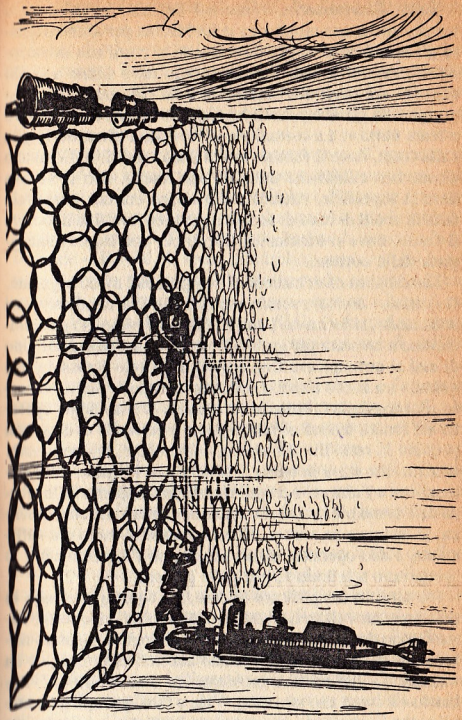
Ma torniamo all'evoluzione della maschera « Davis » ed agli uomini di Bocca di Serchio. L'autorespiratore, con gli accorgimenti di Belloni e di Tesei, portò l'autonomia di un uomo

sott'acqua da venti minuti a qualche ora. Rimaneva, una volta realizzato un tale potenziamento, da stabilire se una lunga e continua respirazione in ossigeno puro poteva essere sopportata. Sentito anche il parere del medico del gruppo, il capitano Falcomatà, fu ritenuta possibile la permanenza in immersione per due ore e mezzo o anche tre ore. Nel corso degli allenamenti, Tesei rimase sott'acqua per tre ore e un quarto: limite estremo oltre il quale si credeva che tale respirazione artificiosa provocasse la pazzia.

Al mattino, ma non spesso, gli otto pionieri e i « secondi uomini » si vedevano aggirarsi nei pressi delle « bettoline ». Andavano a controllare gli apparecchi. Però, generalmente, nelle ore mattutine erano ancora avvolti nel sonno. Le loro notti erano pesanti. Gli allenamenti più vari li volevano in riva al fiume alle dieci di sera. E di lì partivano per portarsi in mare aperto. A volte si immergevano subito nel Serchio, con la maschera e l'indumento gommato. Immergersi e camminare sul greto del fiume prima e sul fondo del mare poi, anche per due o tre miglia. Marciavano in pattuglia con la bussola. Strane passeggiate, in una atmosfera di irrealtà.

Ora il grande impulso che ha preso la pesca subacquea ha tolto gran parte del fascino e del mistero alla vita sottomarina. A quel tempo, andar sott'acqua e far compagnia ai pesci non era una cosa qualunque. « Quelle marce » ha detto Stefanini, che ne fece tante e tante « elettrizzavano. Sott'acqua, in piena notte, la impensata fosforescenza ci faceva pensare di essere personaggi immaginari. Le esercitazioni si prolungavano fino alle tre del mattino. Ci immergemmo in pieno inverno, nel mare a sei o sette gradi. Una notte nevicava. »

Le marce erano nel quadro di un progetto, poi abbandonato, secondo il quale le cariche di esplosivo da porsi sotto le chiglie delle navi avrebbero potuto essere gettate da aeroplani nelle acque basse. Da ciò la necessità che gli uomini andassero a ricuperarle, per l'utilizzazione prevista. Veniva effettuata, però, anche la marcia subacquea col carico sulle spalle. Ogni uomo portava un quintale di tritolo, equilibrato a peso zero.



Come veniva superata un'ostruzione.

Molto discretamente, venne sul Serchio, in un secondo tempo, anche una motobarca della Marina per accompagnare gli operatori al largo, dove era stata posta una ostruzione. Si trattava di uno sbarramento in tutto simile a quelli esistenti nei porti di Alessandria e di Gibilterra. E qui si svolgevano gli allenamenti basilari per operare col « siluro a lenta corsa ». La ostruzione si trovava a circa tre miglia dalla costa, dove il fondale era di dodici metri. Affioravano alcune boe cilindriche unite da una catena: non si vedeva altro in superficie. Attaccata alla catena era una lunga rete fatta di anelli di cavo di acciaio, che scendeva fino a toccare il fondo, dove si trascinava, libera, per non essere danneggiata dalle correnti.

La realistica esercitazione si svolgeva nel modo seguente. Il « maiale » arrivava sommerso fino allo sbarramento, quasi strisciando, si fermava. I due uomini balzavano giù e cominciavano a lavorare per aprirsi il varco. Come facevano? Uno di essi si arrampicava fino a metà della rete e passava una « cima » tra anello e anello, legando un capo a quello più basso. Poi cominciava lentamente a tirare. L'altro uomo operava sul fondo, tenendosi ben piantato e cercando di alzare un pochino la rete. Era un lavoro, ovviamente, sincronizzato. L'uomo che stava in basso si poneva con le spalle sotto l'ostruzione e l'alzava. Ad ogni suo sforzo, rispondeva lo sforzo dell'uomo più in alto che tirava la « cima ». Di conseguenza, si otteneva un varco. Allora, quando il varco era sufficiente, i due operatori tornavano presso l'apparecchio e lo spingevano a braccia fino a farlo passare.

Più tardi, a semplificare le cose, gli equipaggi ebbero in dotazione un « alzareti » automatico, ad aria compressa, come furono dotati anche di cesoie. Ma gli inglesi risposero rafforzando gli sbarramenti e dando alle reti di protezione un « imbando » che rendeva problematico il sollevarle. L'« imbando » è come uno strascico. Vale a dire, per spiegare meglio, che la rete non poggiava semplicemente sul fondo, ma vi si trascinava per sei metri. Così che diveniva pesantissima. Coloro che nel 1941 penetrarono nel porto di Alessandria ebbero a constatarne gli effetti. Fu necessario risolvere diversamente il problema.

Sul nacque il nomignolo di MAIALE

In una di tali esercitazioni sull'ostruzione al largo del Serchio, nacque il nomignolo di « maiale ». Ecco come andò. L'apparecchio doveva essere legato ad un anello della rete, come si fa con le barche ad un paletto, perché la corrente non lo portasse via. Tesei disse, così, al suo « secondo uomo », quando scesero da cavalcioni, di compiere quell'operazione. Grazie ad una lamina vibratile immessa nella maschera, sott'acqua si parlava e si sentiva benissimo. Potevano farsi anche lunghe conversazioni senza che una sola parola andasse perduta. La frase di Tesei nel dare l'ordine fu questa: « Lega il maiale ». Perché gli venne alle labbra, nemmeno lui lo sapeva. Avrebbe potuto dire, allo stesso modo, sempre sull'immagine di un animale: « Lega il cane » oppure: « Lega il cavallo ». Fatto sta che il semovente « SLC » fu da quel momento in poi il « maiale », nel gergo dei sommozzatori. E, infine, così passò nella lingua parlata.

L'espressione piacque, divertì i « siluri umani ». Era anche comoda perché permetteva loro di ragionare di « maiali » in ogni ambiente, anche a cena quando si recavano a Viareggio. Nessuno poteva capire nulla. Raccontano che una sera, tornando a cena in un ristorante dove erano già stati, udirono un cameriere rispondere a qualcuno che, per curiosità, domandava chi fossero: « M'è parso di capire che siano commercianti di maiali ».

Un sommergibile andò nottetempo presso la foce del Serchio, ripetutamente, per esercitarli nella manovra di fuoriuscita. L'utilizzazione di tale mezzo per l'avvicinamento alle basi nemiche era stato ormai prescelto. Il sommergibile si chiamava *Ametista* e lo comandava il principe Valerio Borghese, che tanta parte ebbe poi nei successi dei mezzi di assalto. Una volta, alla presenza dell'ammiraglio Ildebrando Goiran (uno dei grandi « assaltatori » della prima guerra mondiale, medaglia d'oro), l'*Ametista* portò tre apparecchi e gli equipaggi a La Spezia per una prova di forzamento del porto. Obbiettivi le navi *San Marco* e *Quarto*.

Nella vita collegiale di Bocca di Serchio, i pionieri della specialità si allenavano scrupolosamente anche per quanto riguardava gli esercizi fisici. Si comportavano come atleti alla vigilia di impegnative competizioni di sport. Era importante essere forti, avere un fisico a prova di bomba. Limitazioni, per tante cose voluttuarie. Fumar poco era saggio, non fumare affatto era meglio. Armati di vanga e di altri attrezzi da sterratori, lavorarono loro stessi alla bocca del fiume, correggendo il corso delle acque, per farlo sfociare diritto al mare. Ciò era utile per l'uscita e l'entrata dei mezzi e di piccoli battelli che loro servivano. Ne risultò un laghetto tra la sabbia, sul quale a Tesei, sognatore, piaceva tanto sostare. Tra la casa dei guardiacaccia e quella dei contadini fecero un campo per il gioco della pallavolo. Vi si svolgevano partite accanitissime. In certi momenti sembrava quasi che dal vincere o perdere quelle partite dipendesse chissà che cosa, per loro.

Rientravano nella « stanza-soggiorno » del piano terreno, tornando stanchi morti dalle esercitazioni marine. Andando a letto, Stefanini, che era il tecnico delle spolette, caricava la sveglia. Una sveglia *sui generis*, costituita proprio dal meccanismo a orologeria di una spoletta. All'ora voluta, con puntualità perfetta, il fulminante esplodeva. Era uno di quegli stessi fulminanti che avrebbero poi fatto esplodere le cariche distruggitrici sotto le carene delle navi da battaglia inglesi.

Si svegliavano, facevano un po' di ginnastica, mangiavano nella stanza terrena, dove erano i libri e i versi ammonitori di Orazio. In un primissimo tempo, col suo modo di concepire la vita « spartana », Tesei influenzò tutti e la mensa del mattino fu costituita soltanto di cibi freddi, magari in scatola. Al mangiare – diceva – non deve darsi la minima importanza. Ma quando arrivò Alberto Franzini, le cose mutarono. Franzini era un tipo piuttosto originale, oltre che un conversatore brillantissimo. Gli piaceva esere un *arbiter elegantiarum*, gli piacevano le cose belle, le cose comode, le cose buone. Partì in quarta con questo discorsetto: « Potremo anche morire, ma intanto ora siamo vivi e abbiamo il dovere di trattarci meglio che si può ». Non volle storie, l'ebbe vinta. Il cuoco, della Marina anche lui, riprese a far il cuoco attorno ai fornelli.

FRANZINI

Franzini portò con sé un sandolino per divertirsi a remare, una racchetta da tennis, un voluminoso trattato di pesca. Lo chiamavano « il signor Franzini », forse perché stava molto, come si dice alla toscana, « in punta di forchetta ». Soleva dire, quando gli domandavano se aveva una particolare aspirazione nella vita: « Vorrei diventare senatore ». Aveva il senso dell'umorismo. Era un igienista. Un po' filosofo, pure. Si interessava a Buddha. Quando ci portarono in India, nella giungla del Bengala, Franzini si dette alla ginnastica e alla filosofia yoga. Stava per quaranta minuti immobile, con la testa in terra e i piedi verso il cielo, diritto come un fuso. Asseriva di voler arrivare, come i « saggi » indiani, all'annullamento di se stesso e all'identificazione con l'universo.

Un anno di vita collegiale, alla scuola dei « siluri umani ». Ci furono periodi di depressione, le giornate divennero interminabili. L'isolamento finiva col pesare. Spararono alle galline del prossimo. Toschi pretendeva, addentrandosi abusivamente nella riserva di caccia, di uccidere il cinghiale con la rivoltella da ordinanza. Combinò un bel guaio: spinse i cinghiali sulla pubblica strada. Tesei, che si era dato all'allevamento di conigli, a sentire tutto quello sparacchiamento un giorno sentenziò: « Voi siete dei dilettanti: un buon tiratore deve centrare la *o* del "Corriere della Sera" al primo colpo, da una distanza di dieci metri ». Ah, sì?... Lo misero subito alla prova. E lui, imperturbabile, forò quella lettera dell'alfabeto, in pieno.

Qualche cosa dovevano pur fare, in tale clausura. Birindelli catturò al laccio una volpe e, nel tentativo di addomesticarla, si buscò un morso. Toschi, disarmato della pistola, si sfogò con le serpi, dichiarando guerra spietata ai biacchi. Correva di qua e di là, vibrando bastonate su bastonate nei cespugli. De la Penne aveva comprato un paio di zoccoli e Tesei, nervoso, trasaliva e scattava ogni volta che sentiva il « ticchettio » per le scale. Il gioco delle carte non era in onore. Soltanto Toschi e Stefanini, per il gusto di beffarsi a vicen-

da, facevano qualche partita a « crapette », gridando come ossessi. Ne avrebbero giocata una drammatica e silenziosa, poi, per un bisogno di dominare i nervi, quando, nella seconda missione di guerra, il sommergibile *Gondar* agonizzava ad una profondità di cento metri.

La dialettica, piuttosto, era in grande onore. Discussioni « infernali », interminabili, col capello spaccato in quattro nel ragionamento capzioso. Ci fu un tema che non finiva mai di venire alla ribalta. Erano di fronte, immancabilmente, Tesei e Toschi. Sosteneva, Tesei, secondo la sua filosofia orientata sull'ascetismo: « Io concepisco la guerra come sublimatrice degli animi. Considero il successo pericoloso per l'influenza negativa che porta sulla spiritualità. Così, vincere la guerra non è la cosa più importante, secondo me. È importante farla bene e chiudere con essa, degnamente, la propria vita. Pur facendo il possibile, se l'Italia entrerà in guerra, per colpire i bersagli che mi saranno assegnati, dichiaro che sarei felice di morire prima, magari in una esercitazione, senza aver ottenuto il successo ».

Al che, Toschi esplodeva in un'ampia requisitoria alla conclusione della quale diceva: « Macché morire nelle esercitazioni, macché mancare il successo!... Ricordati che noi siamo qui per qualche cosa di concreto, ricordati che a noi è richiesto di affondare delle navi. Se tiri le cuoia prima, come le affondi? ».

Questa discussione prese ad essere considerata come un'allegra barzelletta ed i compagni si strizzavano l'occhio, quando i due riprendevano l'argomento. Eppure, Tesei parlava in piena convinzione. Sublimazione degli animi, traguardo della bella morte. L'asceta elbano non si fermò alle parole.

Erano temperamenti non comuni, ma erano anche uomini tra gli uomini. Avevano i loro affetti, i loro amori. Mai poterono confidare alle loro donne che cosa sarebbero andati a fare e perché si trovavano nell'eremitaggio. Era un impegno preciso, il segreto su tutta la vicenda. Nemmeno il nome di Bocca di Serchio poteva esser fatto. La posta per essi veniva indirizzata al Ministero della Marina. Avevano, anche, pro-

prio perché uomini tra gli uomini, le loro fissazioni. Sorri
dendo amorevolmente, Stefanini e Centurione mi hanno rac
contato la storia di Tesei e della beccaccia. Ascoltiamoli.

« Si è detto che qualche sera andavamo tutti insieme a Via
reggio, per muoverci un po' e distrarci con una cenetta fuor
dal solito ambiente chiuso. Intanto, all'inizio dell'inverno, Te
sei si era fissato sulla beccaccia. Immancabilmente, alle cin
que del pomeriggio, ne passava una. Bisognava, per poter par
tire, aspettare che lui sparasse alla beccaccia. Si faceva tar
di, c'era chi sbuffava. Finalmente echeggiava un colpo e tut
ti tiravamo un sospirone di sollievo. Poi Tesei ci raggiunge
va, soddisfatto come un cacciatore che tornasse col carnier
ricolmo. Invece, no. Era il solito, proverbiale tiro fallito. L
beccaccia volò sempre via, per i fatti propri. Tesei era fatt
così. »

Sempre Tesei, il « mattatore » della vicenda. Giungeva a
Serchio qualche « sentito dire » o qualche impressione sull
decisioni degli alti comandi. Che cosa dicono a La Spezia
che cosa dicono a Roma? Nel pessimismo delle giornate piatte
si rimuginava, per esempio, che l'utilizzazione dei « maiali
sarebbe stata accantonata. Una di quelle sere, nel silenzio ge
nerale, si udì, nella « stanza-soggiorno », la voce di Tesei: « Ra
gazzi, noi finiremo a Viareggio in estate, con la maglia a ri
ghe come i bagnini, invitando i turisti a fare un giretto su
"maiale" turistizzato, ripetendo con un inchino il rituale "si
gnori in carrozza" ».

Falcomatà, il capitano medico, napoletano, era alto, ma
gro, con gli occhiali, anche lui incline alle discussioni ch
spaccavano in quattro il capello. « Non fare il paglietta! » gl
gridavano i compagni, quando egli minacciava di non finir
più con i cavilli e la giostra delle parole. Ogni mattina, bal
zando giù del letto poco dopo il levar del sole, mentre gli al
tri dormivano, si recava a Pisa, per far pratiche in vista d
una docenza che intendeva ottenere in quella università. Poi
tornato a Bocca di Serchio, riceveva i suoi clienti « straordi
nari ». Curava tutti i bambini della zona. La casa dei guar
diacaccia ebbe, in certi momenti, l'aspetto di un centro della

Cassa mutua. Curava, naturalmente, senza prendere un soldo, pagando, magari, i medicinali che prescriveva. Figlio di un funzionario delle ferrovie, Falcomatà aveva l'hobby dei treni. Si piccava di sapere tutto, sull'argomento, « dalla a alla zeta ».

Questi che abbiamo presentato saranno i nostri principali personaggi, in un romanzo di avventure vere. Li seguiremo passo per passo verso i loro destini. Di questa prima scena su cui i personaggi si muovono, diremo che la località di Bocca di Serchio era stata richiesta dal Ministero della Marina ai proprietari della vasta tenuta, duchi Pietro, Giacomo e Averardo Salviati. Una nobilissima famiglia fiorentina, quella dei Salviati, da cui, alla fine del XV secolo, era uscita Maria, sposa di Giovanni dalle Bande Nere, detto anche « Giovanni d'Italia ». I granduchi Medici ebbero nelle loro vene anche sangue Salviati, poiché da quel matrimonio nacque Cosimo I, capostipite dell'ultimo ramo della stirpe medicea.

I proprietari furono assai comprensivi e non si intromisero mai nelle faccende dei loro ospiti. Anzi, li aiutarono in ogni evenienza. Il segreto sull'esistenza del gruppo o, meglio, sulla sua attività, fu mantenuto rigorosamente anche dai loro dipendenti. Nulla trapelò mai nemmeno dai pescatori del Serchio. Allora come oggi esistevano le reti a bilancia sospese sul filo della corrente del fiume. Famiglie di pescatori avevano la regolare concessione per l'esercizio, occupavano le capanne sulla riva destra. Membri della famiglia Giorgi (che ancora esercita la medesima attività alla foce del Serchio), videro una volta, o intravidero, un « oggetto » sulla spiaggia. Era un « maiale » rimasto a fondo per un incidente e poi avvicinato alla costa da una libecciata. Non aprirono bocca. Alla foce del Serchio si realizzò, dunque, il miracolo di gente latina, più precisamente toscana, che vede e non parla. Né c'è da dire che vi fossero folte schiere di carabinieri o di poliziotti, a protezione della zona e ad ammonimento degli abitanti. C'erano solo quattro carabinieri, distaccati da San Rossore, che dormivano, da prima, in una stanza a terreno della casa dei guardiacaccia e che non davano a vedere di occuparsi di un servizio speciale. I pescatori di nome Terzilio, Quintilio e Sestilio non parlarono e tanto meno reclamarono, neanche quando trovarono i loro tramagli, gettati al largo, tagliati in un modo nel quale non avrebbero certo potuto tagliarli i delfini. C'erano rimasti impigliati i « maiali », navigando a mezz'acqua. E gli uomini che li cavalcavano, frettolosi di uscirne, non erano andati tanto per il sottile.

Il primo comandante dei mezzi di assalto era stato il capitano di fregata Aloisi, un ufficiale che si rese utile soprattutto per il bernoccolo che aveva di una istintiva inventiva meccanica. Ma nel momento cruciale, nella primavera del 1940, gli successe il capitano di fregata Giorgini. Fu con lui che i mezzi di assalto della Marina italiana entrarono in guerra. Mario Giorgini (oggi ammiraglio della riserva, dopo aver avuto il comando della Divisione sul *Duca degli Abruzzi* e il comando dell'incrociatore *Garibaldi*) si mostrò abile organizzatore, uomo energico e, allo stesso tempo, seppe farsi considerare un fratello maggiore, più che un superiore, da quel gruppo di giovanotti « difficili ».* Li accompagnò nelle due sfortunate prime missioni con i sommergibili *Iride* e *Gondar*, divise la loro sorte, da marinaio e da soldato. Mario Giorgini è fiorentino, i suoi antenati riposano in Santa Croce, un suo bisnonno fu ministro del granduca di Toscana. Erroneamente molti lo credevano apuano, perché la sua famiglia aveva interessi marmiferi a Massa Carrara.

I « difficili » giovanotti ricevevano spesso le visite di Giorgini che credeva fermamente in loro e nelle possibilità di sorpresa e di offesa dei mezzi che pilotavano. Il gruppetto degli equipaggi pionieri era un raro esempio di accordo totale, a dispetto della disparità di caratteri e di qualche « mattana ». Era stato Tesei a segnalare quei piloti di avanguardia, come si è accennato, a volerli con sé nella splendida avventura. Volle uomini che conosceva bene, di cui si sentiva sicuro in tutto e per tutto. Toschi, Stefanini, Birindelli e Franzini erano, in-

* Mario Giorgini è morto a Firenze, nei tardi anni Sessanta, sinceramente compianto da tutti i superstiti dei mezzi di assalto. (*N.d.A.*, 1990)

fatti, del suo medesimo corso, usciti guardiamarina dall'Accademia navale nel 1931. E per ciascuno di essi concorrevano anche pratiche attitudini e ragioni professionali.

Per dirne una, Stefanini aveva impressionato Tesei in una crociera degli allievi a Madera. Facendo il bagno davanti all'albergo « Riz », gli allievi di una lancia persero l'ancora. Ciò accadde al gruppo di cui Tesei era capobarca. L'ancora era rimasta a contrasto con una roccia del fondo, non c'era verso di ricuperarla. A quei ragazzi (avevano sedici o diciassette anni) il contrattempo bruciava come uno scacco. Uno scacco all'estero, davanti a tanta gente, ai curiosi che assistevano ai vani tuffi degli italiani. Diventò proprio una questione di onore. Prova e riprova, alla fine si tuffò Stefanini. E ritornò a galla trascinandosi quell'ancora così recalcitrante. « Gustavo, sei un grande sommozzatore » continuò a dirgli Tesei, quando se ne presentava l'occasione, in tutti gli anni che stettero insieme. Il « grande sommozzatore » non poteva mancare nei mezzi di assalto.

I mesi scivolavano via, uno uguale all'altro, sulla riva del fiume. Ma una sera di giugno non fu una sera come tutte le altre. La radio trasmise la dichiarazione di guerra. L'ascoltarono a testa bassa, sentirono tutta la loro responsabilità, di colpo.

Forse quella stessa notte, quando i suoi compagni di camera si furono addormentati, Tesei scrisse una lettera che Stefanini ha avuto diversi anni più tardi, al ritorno dalla prigionia. La trascriviamo. È senza data. Eccola.

« Per Stefanini o Falcomatà in caso di mia morte.

Se c'è Stefanini:

Aprire la cassa lettere, tirare fuori i libri e bruciare il resto.

Prendersi i libri che gli interessano mandando quelli Polari all'Istituto di Geografia dell'univ. di Firenze (via Laura, assistente del prof. Biasutti).

Prendersi il fucile. Dare la macchina fotografica a Falcomatà e la radio a capo Manzoni.

Se viene mia sorella Manganotti (e Stefanini ce l'ha lasciata anche lui come spero), lo stesso come per Stefanini. Il fucile però a capo Manzoni.

Se Falcomatà la sbriga lui, bruciare senza aprire la cassa lettere e spedire il resto a mia sorella Manganotti. »

Non c'è firma. Tesei ritornò indietro dalla missione del golfo di Bomba e da quella di Gibilterra. Questa lettera divenne operante nel luglio del 1941. Stefanini era in India da un pezzo, Falcomatà era morto nella medesima azione di Tesei, qualche ora dopo il sacrificio dell'asceta di Marina di Campo.

Una spiegazione necessaria: che cosa significava la frase tra parentesi « e Stefanini ce l'ha lasciata anche lui »? Era sottintesa la « ghirba », la pelle. « Come spero »: perché bisogna tener presente che nella filosofia di Tesei il sacrificio totale era il dono supremo cui un uomo poteva aspirare. Lo scrisse appunto perché a Stefanini egli voleva molto bene e lo circondava di altissima stima. È necessario, per comprendere il « come spero » così sconcertante da provocare lo sbigottimento, riportarsi alla concezione spirituale di un uomo che, pur essendo uomo tra gli uomini, si sentiva ed era al disopra di tutto.

Per Stefanini o Falcomatà
in caso di mia morte

se c'è Stefanini
Aprire la cassa lettere, tirar fuori i libri e
bruciare il resto.
Prenderegli i libri che gli interessano mandandoli
quelli Polari all'Istituto di Geografia dell'Univ.
di Firenze (Via Lamma amistende del Prof. Biasutti)
Prendersi il Fucile
Dare la macchina Fotografica a Falcomatà
e la radio a C° Manzoni. —

se viene qui mia sorella
Margherita e (Stefanini ce l'ha lasciato qui)
lo stesso come per Stefanini (e stesso)
il fucile però a C° Manzoni. —

se Falcomatà la sbriga lui
bruciare senza aprire la cassa lettere
e spedire il resto a mia sorella
Margherita. —

Lettera di Tesei a Stefanini.

Prigionieri nel fondo del mare

La prima missione di guerra dei sommozzatori fu nella seconda quindicina dell'agosto 1940. La Marina italiana si era organizzata per una lotta che aveva alla base dell'offesa il sommergibile e l'aereo. Erano bastati due mesi, però, a dimostrare l'errore di valutazione. Gli aerei non erano assolutamente adeguati né per numero né per qualità. E, quanto ai sommergibili, pur essendo questi molti ed eccellenti, urtavano contro un nemico che aveva fatto grandi passi sulla via dei mezzi e delle tattiche di difesa contro l'insidia subacquea.

L'ammiraglio De Courten, che era il supervisore dei mezzi d'assalto al Ministero, si era recato a Bocca di Serchio dove Giorgini gli aveva presentato gli equipaggi ed aveva detto: « Visto che non si riesce a ridurre la forza degli inglesi con le armi già usate, è ora sul vostro reparto che si conta per raggiungere un primo obbiettivo ».

Poi Giorgini era stato chiamato a Roma ed aveva avuto un bel dire che un'azione immediata era sconsigliabile perché trovava i piloti pronti ma non altrettanto pronti i mezzi: gli forzarono la mano col discorso della « esigenza strategica ». E così, principale fautore De Courten, fu stabilita la data immatura. Con i « maiali » da allenamento, in mancanza di quelli modificati e di quelli della serie nuova, doveva, dunque, aver luogo l'azione.

Giorgini tornò sul Serchio e disse: « Ragazzi, ci siamo ». Poi prese il cappello a lobbia (vestiva in borghese) e, presenti tutti, ci mise dentro tanti foglietti con altrettanti nomi. Sor-

teggio, per gli equipaggi che dovevano partecipare a quella prima azione, stabilita contro Alessandria dove si trovavano due corazzate e una portaerei inglesi. I non sorteggiati avrebbero partecipato, invece, alla missione contro Gibilterra che doveva effettuarsi a brevissima scadenza di tempo.

Toschi e Tesei erano esclusi dal sorteggio perché, come inventori del « maiale », avevano ottenuto che gli alti comandi si impegnassero ad utilizzarli entrambi nella prima uscita. Non era stato facile arrivare a ciò. Era nata una questione di principio che può apparire anche bislacca. Rilevando che l'apparecchio, per le sue caratteristiche, doveva esser considerato un'unità navale, il Ministero aveva in un primo tempo stabilito che dovesse esser pilotato soltanto da ufficiali di vascello. Gli inventori erano, invece, ufficiali del Genio navale e non doveva esser consentito loro che di operare come « secondi uomini », alle dipendenze di un pilota. Figuriamoci la reazione di due « fiammiferi » come erano l'elbano e l'anconetano. La cosa era stata poi risolta con soddisfazione giusta e logica di Tesei e di Toschi.

Col Ministero, quelli di Bocca di Serchio erano spesso in atteggiamento polemico. Il fatto è che non potevano capire lo spirito di certi provvedimenti. Per esempio, nel bel mezzo della preparazione, Toschi e Stefanini erano stati chiamati ad altri servizi. Stefanini era stato trasferito al « Marimuni », cioè alla direzione del munizionamento a La Spezia; e Toschi era stato imbarcato come direttore di macchina sul sommergibile *Cappellini* che partiva per una missione. Quando aveva ricevuto un tale ordine, Toschi era andato su tutte le furie e aveva detto a Giorgini: « Comandante, io non ci vado, io diserto ». Giorgini era riuscito a calmarlo ed a convincerlo, impegnandosi a farlo sbarcare nel più breve tempo possibile.

Ma veniamo al racconto di quella prima missione. Ho fatto rievocare l'episodio proprio all'ingegner Elios Toschi, non più ufficiale effettivo del Genio navale, che risiede a Torino da molti anni. Rimpatriato dal possedimento portoghese di Goa, nell'autunno del 1946, egli dette subito le dimissioni dalla Marina. Era deciso a cambiare professione, a farsi un'altra vita. Rimase breve tempo nella natia Ancona, andò a Milano con una vaga idea di darsi al giornalismo (ne aveva le qualità e scrisse un bel libro: *Fuga attraverso l'Himalaia*), trovò invece un'occupazione grazie alla laurea in ingegneria. Da Milano si stabilì a Torino dove divenne direttore dello stabilimento « SIO » per la produzione dell'ossigeno liquido. Successivamente fu amministratore delegato delle acciaierie « Susa », oggi è un industriale privato. È anche uno dei più validi organizzatori del movimento denominato « Italia Nuova ».*

Prima di parlare della tragedia del sommergibile *Iride* nel golfo di Bomba (sulla rotta per Alessandria), ho chiesto a Toschi: « Come vedi ora il tuo passato? Rifaresti le stesse cose? ».

Ha pensato un attimo, poi: « Vedo la mia avventura e quella dei miei compagni come in un film. L'altro giorno andai al cinematografo e c'era proprio un film di sommozzatori. Mi domandavo come era stato possibile che facessimo come loro. E trepidavo per quelle immagini sulla tela. Non so se lo rifarei. Certo, la mia insofferenza e il mio spirito di avventura sono inguaribili... ».

La partenza da Bocca di Serchio, dunque, si effettuò in piena notte. Era gente destinata ad agire sempre nelle tenebre. La torpediniera *Calipso*, comandata dal tenente di vascello Zambardi, si avvicinò quanto poté alla costa e gli equipaggi furono portati a bordo con una lancia. Cinque equipaggi e quattro « maiali ». Ogni uomo aveva con sé una semplice valigetta: tale era tutto il bagaglio.

« Portavamo gli oggetti da toletta e gli indumenti più logori che avevamo, » ha commentato Toschi « proprio roba da buttar via, anche calzini col buco, tanto si sapeva che non tornava indietro nulla. »

* Sposatosi, Toschi si trasferì nel Lazio, a Grottaferrata. Non era uomo da sedersi con le mani in mano. Una qualche attività lo aiutava a vivere. Fu consulente tecnico al Ministero della Difesa e, negli ultimi anni, chiamato dal suo grande amico Stefanini, lavorò come consulente, a La Spezia, della « OTO Melara ». Colto da una grave malattia che lo fece molto soffrire, è deceduto pochi mesi fa, esattamente nell'aprile dell'89, a Grottaferrata. (*N.d.A.*, 1990)

Gli equipaggi erano formati così: Birindelli-Paccagnini (2° capopalombaro), Toschi-Lazzari (1° palombaro), Franzini-Bianchi (2° capopalombaro), Tesei-Pedretti (2° capopalombaro) e De la Penne-Lazzaroni (sergente palombaro). Quest'ultima coppia partì in qualità di « riserva » e sarebbe stata impiegata soltanto in caso di malore dei « titolari ».

Giorgini volle seguirli per dirigere personalmente l'operazione. Il *Calipso* puntò tra la Sardegna e la Sicilia, raggiunse Tripoli in due giorni. Era una torpediniera della classe « Spica », da 679 tonnellate, capace di navigare a trentaquattro nodi, armata di tre cannoni da 100/47, di otto mitragliere antiaeree e di quattro lanciasiluri da 450. Da Tripoli, risalendo verso oriente, si avviò verso il golfo di Bomba, sulla costa cirenaica, dove era fissato l'appuntamento col sommergibile *Iride* che doveva portare gli assaltatori all'imbocco del porto di Alessandria. Sulla nuova rotta, il *Calipso* avvistò un sommergibile: si pensò che fosse l'*Iride*, ma d'un tratto il sommergibile si immerse e scomparve. Era, invece, un sommergibile inglese. Di ciò gli italiani ebbero il dubbio che fu avvalorato, arrivati a Bomba, dal controllo delle rotte dell'*Iride*. Questo, infatti, non era mai passato di lì. L'incontro fu segnalato da Giorgini al Comando Marina che mandò forze sul posto. Un sommergibile britannico fu affondato la notte successiva proprio al largo di Bomba.

Il comandante dell'*Iride* (sommergibile da 615 tonnellate, della classe « Perla », armato di un cannone da 100/47, di due mitragliere antiaeree, di sei lanciasiluri da 533 e che sviluppava la velocità di quattordici nodi in emersione e di otto e mezzo in immersione) era il tenente di vascello (oggi ammiraglio) Francesco Brunetti, spezzino, compagno di corso di Tesei, Birindelli, Toschi, Franzini e Stefanini. Erano stati loro a volerlo. Occhi a mandorla, lineamenti del volto asiatici, piccoli baffi, « Cecco » (in Marina lo hanno chiamato sempre così) era un sommergibilista di prim'ordine. I compagni lo trovarono piuttosto preoccupato perché non gli andava a genio la località prescelta per l'appuntamento. Aerei da ricognizione inglesi erano già stati avvistati un paio di volte. « Cecco » presentiva il peggio e non ne aveva fatto mistero all'ammiraglio comandante della piazza.

Nella notte fra il 21 e il 22 agosto si lavorò a trasbordare i « maiali » dal *Calipso* all'*Iride*. Al mattino susseguente, verso le dieci e mezzo, il sommergibile stava per prendere il mare per una prova di collaudo della sistemazione dei « maiali » all'esterno dello scafo. Erano stati fissati a certe « staffe » e ciò non era troppo convincente. Più tardi sarebbero stati fatti costruire i cassoni cilindrici destinati a contenerli. Ma la preparazione di quella prima sortita era stata, ripetiamo, una cosa frettolosa in tutto e per tutto. Saranno state, sì e no, le dieci e mezzo di quel mattino, allorché la tragedia precipitò improvvisa. A quell'ora i sommozzatori erano stati invitati a bordo del *Montegargano*, un grosso piroscafo verniciato di fresco, molto appariscente, che batteva la bandiera dell'ammiraglio Bruno Brivonesi. Era lui, appunto, che li aveva invitati per salutarli e brindare al successo sperato. Del gruppetto di Bocca di Serchio mancava, sul piroscafo, soltanto Birindelli rimasto a bordo dell'*Iride*.

« Aver mandato lì, tanto in evidenza, quel piroscafo » ha detto Toschi « era stata un'idea decisamente infelice. Aveva il compito di rifornire il nostro sommergibile ma quello non era il luogo più adatto per il rifornimento. Giorgini aveva sempre insistito di far base nell'Egeo, anziché a Bomba. Si trattava di una baia di solito deserta. Era come attirare l'attenzione del nemico. La ricognizione aerea inglese lo aveva notato il giorno prima. Era già in bocca al lupo. E la sua difesa antiaerea era ridicola: due semplici mitragliere da 13. »

Così, accadde l'irreparabile. Verso le undici, mentre l'ammiraglio alzava il calice inaugurale sulla plancia del *Montegargano*, si presentarono nel cielo tre idrosiluranti del tipo « Swordfish ». Con abile manovra, sfoderando una tattica di attacco tutta nuova, essi fecero il colpo. Primo bersaglio fu il sommergibile che aveva da poco lasciato gli ormeggi. Brunetti, non potendo fare la « rapida » per l'immersione a causa del fondale basso, ordinò: « Aria per tutto, macchina avanti massima forza, chiusura paratie stagne, armi pronte ad apri-

re il fuoco». Invano fu tentata una manovra di accostamento. I due aerei che venivano dai lati mitragliarono in coperta uccidendo parte degli uomini addetti al cannone, quello che stava al centro della formazione si abbassò fino a venti metri e lanciò il siluro che colpì l'*Iride* all'altezza del quadrato.

Parole di Toschi: «Vedemmo una grande nuvola giallastra, poi più nulla. Di lì a pochi secondi assistemmo, impotenti, al proseguire dell'attacco contro di noi. Seguii con lo sguardo il siluro lanciato contro il fianco del piroscafo, fummo sbalzati in aria come se il suolo si sollevasse per un terremoto. Ebbero un compito comodo, gli inglesi: con le mitragliere di bordo non avremmo ucciso nemmeno un piccione».

Colpito sotto la plancia, il *Montegargano* cominciò ad affondare. Tesei e Toschi, ufficiali di macchina, scesero sotto coperta per tentare una manovra di salvataggio. Intanto, le armi della torpediniera *Calipso* erano entrate in funzione: salvò se stessa e centrò in pieno due dei tre aerei che furono visti lasciare una scia di fumo e cadere in mare.

Situazione invertita, così stando le cose: coloro che erano partiti da Bocca di Serchio per portare la distruzione dovevano tramutarsi in soccorritori. Bisognava raggiungere al più presto il punto nel quale l'*Iride* si era inabissato, per salvare delle vite umane, per ricuperare gli eventuali superstiti. Giorgini e i suoi sommozzatori passarono sul *Calipso* e poi trasbordarono sopra un peschereccio adibito agli sbarchi di benzina da piccoli piroscafi. L'equipaggio del peschereccio era versiliese, di Forte dei Marmi. Una vecchia barca, abitata da pochi uomini ma da eserciti di cimici. Quando, nel corso delle tante ore di lavoro per il salvataggio, addirittura esausti, i sommozzatori tentarono un «riposino» sotto coperta, furono divorati.

Una larga chiazza di nafta segnava la tomba dell'*Iride*. Brunetti, Birindelli e pochissimi altri (quelli che erano in torretta o in coperta e che sfuggirono al mitragliamento) erano salvi. Brunetti era leggermente ferito. Birindelli dichiarò: «Mi trovavo, credo, sotto la torretta o per la scala e non so rendermi conto di come sia andata. Deve essere stato un riflusso

dell'esplosione a proiettarmi fuori, prima che entrasse l'acqua nello scafo squarciato».

Un vero miracolo. Un marinaio, pure «espulso» incolume in mare, fu mitragliato a morte da uno degli aerei mentre nuotava.

Bilancio tragico. Il sommergibile era spezzato in due, i suoi tronconi giacevano in un fondale di quindici metri. Gli uomini del troncone di prua, allagato istantaneamente, erano tutti morti. Rimaneva da vedere per quelli di poppa. Intanto, però, il materiale da palombaro e da sommozzatore mancava perché era stato trasbordato nella notte sul sommergibile. Gli autorespiratori in dotazione al *Calipso* erano insufficienti. Giorgini, che prese subito la situazione in pugno, mandò Birindelli e Paccagnini a Tobruk in automobile per procurarsi maschere e scafandri. Alle tre del pomeriggio partì per Tobruk anche la torpediniera, che era arrivata per prima sul luogo del naufragio ed aveva preso a bordo i superstiti.

Per alcune ore, così, in attesa del materiale indispensabile per l'esplorazione subacquea, una boa rimase a contrassegnare il punto dove si doveva operare. Tesei, sempre dinamico, aveva voluto tuffarsi senza maschera. L'acqua non era chiara, l'uomo non riusciva a vedere nulla. Finalmente, in un secondo tentativo, Tesei era tornato a galla e aveva detto: «L'ho visto: il sommergibile è qui sotto». Era rimasto sott'acqua un tempo incredibile. Altre volte, in esperimento, Tesei era stato tanto senza respirare da far sbalordire i presenti: quasi quattro minuti. Era solito esercitarsi anche stando al tavolino, quando leggeva. Si turava il naso premendolo tra due dita, chiudeva la bocca, diventava bianco, diventava giallo, ma resisteva fino ai limiti del soffocamento.

Il tempo, nell'attesa che i respiratori arrivassero da Tobruk, non passava mai. Dell'effettivo stato del relitto del sommergibile non si potevano avere ancora precisi particolari. Senza maschera si erano tuffati anche altri. Toschi era riuscito a toccare il periscopio. Però, in tali condizioni, una vera e propria ispezione risultava impossibile. Una domanda martellava la testa di quegli uomini: «Ci sono ancora dei vivi là

dentro? ». Non poteva essere escluso, in via di ipotesi. Qualcuno, magari, era rimasto chiuso in un locale risparmiato dall'esplosione, ben protetto dalle porte stagne. Ma il salvataggio sarebbe stato realizzabile, in tal caso? Le condizioni di vita all'interno non consentivano una permanenza illimitata di quei disgraziati. Forse era già tardi. Forse, se davvero erano scampati agli effetti del siluramento, si stavano già spegnendo a poco a poco in un'atroce agonia. Se non erano già morti.

Brunetti, medicata appena la lieve ferita, versava in uno stato d'animo ben comprensibile. Era lì, muto, insieme a Giorgini e agli altri. La perdita della nave è un trauma psichico per il comandante. Rivedeva, con gli occhi sbarrati nel vuoto, le facce dei suoi ragazzi dell'equipaggio, fisionomie ben scolpite nella memoria durante le lunghe e « ovattate » navigazioni subacquee, quando le linee di ogni volto umano sono lo specchio dell'anima. Più di quaranta di quei ragazzi mancavano all'appello.

Finalmente, il materiale da Tobruk arrivò. Il peschereccio dell'equipaggio versiliese ed altre piccole imbarcazioni si portarono intorno alla boa indicatrice. Quando l'esplorazione del relitto cominciò, Giorgini, sul peschereccio, aveva una matita, un taccuino e un cronometro le cui lancette seguiva con ansia. Prendeva il tempo, allorché i suoi sommozzatori si immergevano. E se tardavano a riemergere, calcolando i limiti concessi da quel tipo di maschere per la permanenza sott'acqua, Giorgini si teneva pronto a mandar giù un altro a vedere, per un eventuale soccorso. I pericoli sono infiniti in opere del genere. Si può rimanere anche impigliati in qualche cosa o ferirsi contro un rottame divenuto acuminato come un coltello.

Sul taccuino, il comandante dei mezzi di assalto annotava nomi e minuti, aggiungendo ciò che ognuno gli riferiva tornando alla superficie. Giorgini, dopo averlo cercato in una cassa di vecchi documenti, ha ritrovato il taccuino di cui avevamo anche parlato in prigionia. E me lo ha fatto leggere, aggiungendo per di più impressioni vive, nella sua villa che domina Firenze da una delle colline più suggestive a ridosso

di Porta Romana. Materiale originale, del tutto inedito, in base al quale si può ricostruire passo per passo la parte veramente più drammatica dell'episodio.

L'esplorazione subacquea vera e propria, con i mezzi idonei, ebbe inizio dopo le 17,30. Tuffi rapidi e turno serrato, da prima. Fu assodato che nel troncone di prua la morte aveva ghermito tutti istantaneamente.

Toschi riferì: « Nello squarcio, che è all'altezza della cabina del comandante, ho visto subito, appesa ad una gruccia, la giacca di Brunetti. Attraverso lo squarcio, sulla scaletta mi si è presentato un groviglio di cadaveri rattrappiti. Non c'è segno di vita. L'acqua è penetrata dappertutto ».

Sedendosi in coperta, con la testa fra le mani, mormorò poi ai compagni: « C'erano i capelli, lunghi, di un marinaio che l'onda sottomarina faceva fluttuare come farebbe una raffica di vento: spaventoso, spaventoso ».

Un po' tutti gli esploratori, vagando da un estremo all'altro del relitto, provarono a bussare sullo scafo, ma senza ricevere indizi confortanti dall'interno. Un silenzio funereo avvolgeva ogni cosa. Si bussò anche sul troncone di poppa, dove almeno la « camera di lancio addietro » apparve intatta, con la paratia stagna completamente chiusa. Nulla. Ogni speranza, sia pure debole, stava crollando. Eppure bisognava insistere, non lasciar niente di intentato. Apparvero nel cielo, più volte, aeroplani nemici e ci fu qualche mitragliamento: impassibili, i sommozzatori continuarono il loro lavoro tra gli allarmi aerei che risuonavano ad intervalli frequenti.

Tesei tornò ad immergersi per una ricerca accurata. Sul taccuino si legge: « Tesei 18,04 - 18,25 ». Portò con sé una grossa chiave inglese per battere più efficacemente sullo scafo. Ormai non c'era che da approfondire la ricerca nel settore poppiero. A bordo del peschereccio dicevano, ansiosi: « Ma quanto sta? Perché non ritorna? ».

Un brivido, commozione. Poi si dette a raccontare: « Ho battuto tanto senza avere risposta, finché dalla "camera di lancio addietro" mi sono giunte delle voci. Erano due gruppi di voci. Ho udito anche picchiare qualche colpo, cadenzato.

Ho sfilato il boccaglio dalla maschera ed ho parlato per farmi riconoscere. Hanno capito benissimo. Mi hanno chiesto a che profondità si trovano. Li ho informati. Hanno aggiunto che il portello di poppa è rimasto bloccato e che sono come prigionieri. Ho raccomandato loro di stare calmi e di avere fiducia in noi ».

A proposito della possibilità di parlare tra l'interno dello scafo e il mare aperto, di fronte alla mia sorpresa che si potessero udire chiaramente le parole, ricordo che Toschi ebbe a dirmi una volta: « Scusa, ma è una legge fisica. I suoni diventano molto più percettibili sott'acqua e non trovano ostacoli. Quando torneremo a casa, prova ad immergerti, compresi gli orecchi, nella vasca da bagno. Sentirai chiaramente tutto ciò che dicono gli inquilini del piano di sotto, anche le frasi degli innamorati mormorate in intimità ».

« Sono vivi, sono vivi! »: la notizia si propalò alle altre imbarcazioni che facevano corona. Prosegue, il taccuino: « Toschi 18,42 - 19,00 ». Egli ispezionò il portello e si accertò che era stato deformato dall'esplosione. Provò anche a farsi dire quanti uomini erano nella « camera di lancio addietro », ma nell'interno ci fu un po' di confusione, parlavano tutti insieme, non poté capire o non ci fu una diretta risposta. Giorgini, poiché Toschi tardava a riemergere oltre il previsto, mandò De la Penne a vedere come stava. Turno di Birindelli (per sette minuti, a partire dalle 19,10), con rapporto sconsolante: « Non rispondono più! ».

Che cosa stava succedendo mai? Non sapevano più che cosa pensare, rifiutandosi di credere che la situazione fosse dannatamente precipitata nell'irreparabile da un momento all'altro.

De la Penne, prima per sette minuti e subito dopo per dieci, fu spedito a sua volta sott'acqua. « Tutto bene » disse « perché le voci hanno ripreso a farsi sentire. Ci comunicano che credono di avere quattro ore soltanto di aria e di luce. »

Allora fu fatto scendere un palombaro munito di regolare scafandro. Due uomini si alternarono nel compito nuovo: prima Lazzari, « secondo uomo » di Toschi, poi Gobbi venuto da Tobruk. Dovevano innestare la manichetta alle prese d'aria di emergenza, per assicurare una regolare respirazione ai superstiti. Una presa fu trovata subito e dalla superficie, a mezzo di pompa, l'aria cominciò ad affluire nello scafo sommerso. La ricerca dell'altra si protrasse a lungo. Trovandosi tali congegni nella intercapedine del sommergibile, in determinate condizioni è un problema arrivarci. I palombari dovevano anche procedere al lavoro di sbloccamento del portello di poppa.

Mentre si svolgevano tali lavori, calata la notte, a bordo del peschereccio si teneva una conferenza tecnica. Tre ingegneri navali (Tesei, Toschi e Ricci arrivato da Tobruk) ricapitolavano la tecnica da usarsi nel salvataggio. A quel tempo era assai ardito il procedimento deciso. I superstiti, dall'interno, dovevano allagare lentamente la garitta, poi anche la camera di lancio dove erano prigionieri. Per legge fisica, l'acqua avrebbe raggiunto un'altezza poco superiore alla sommità della porta stagna: così, a cielo del locale, sarebbe rimasto un cuscino d'aria alto un metro. Sufficiente, insomma, perché gli uomini, stando in piedi, avessero la testa fuori dall'acqua e potessero respirare. Allo stesso tempo sarebbero state depositate delle maschere « Davis » nella garitta, che i prigionieri avrebbero potuto facilmente ritirare. Per uscire, premessa l'apertura del portello e delle porte stagne, i prigionieri non avrebbero dovuto far altro, infilata la maschera, che tuffarsi e trovare la via della garitta. A galla sarebbero venuti automaticamente.

I sommozzatori ripresero a tuffarsi, per la fase conclusiva, alle sei del mattino. Il *Calipso* era ritornato da Tobruk alle tre con nuovo materiale subacqueo ed aveva avuto ordine di ripartire subito per Derna, data l'insicurezza del golfo di Bomba. Franzini, perciò, raggiungeva i compagni che aveva lasciato il giorno prima per sostituire il comandante in seconda del *Calipso*, La Rosa, rimasto ucciso nell'attacco degli idrosiluranti. E toccò proprio a lui, perché teoricamente più fresco, iniziare la ripresa delle operazioni. Si tuffò alle 6, alle 6,11, alle 6,22, alle 7,17, rimanendo complessivamente sott'acqua qualche cosa come quaranta minuti. Di volta in volta

si legge sul taccuino dell'ammiraglio Giorgini: « Franzini mi riferisce di aver ripreso contatto con i superstiti che son dieci... Le condizioni interne erano rimaste buone fino a poco fa, ma ora Franzini riferisce che c'è qualcuno che si lamenta perché l'aria scarseggia... ». Una postilla in margine dice: « Provvederemo subito perché Franzini ha trovato la seconda presa d'aria di emergenza ».

Altalena tra la vita e la morte, là sotto. La preoccupazione dei soccorritori era grande, a proposito della probabile formazione di gas di cloro che poteva infiltrarsi nella camera di lancio dai sottostanti locali dove erano le batterie. Di qui la necessità di mantenere la camera in costante pressione, unico modo di sventare la mortale minaccia. Emergendo dal suo ultimo tuffo di quella serie, Franzini riferì: « L'aria è arrivata. Ora chiedono del latte ».

Altra annotazione in margine al taccuino: « Ovviamente, non si può mandare. Ma siamo tranquilli perché sappiamo che nel locale ci sono viveri ».

A Franzini si alternò Toschi, in una serie di lunghi tuffi ad intervalli brevissimi. Dopo la prima immersione, portò una novità tragica: i superstiti non erano più dieci ma otto. Perché due erano morti, in un accesso di nervi, provocando l'allagamento della garitta, a cui erano arrivati. Un pazzo tentativo di sgusciar fuori, chissà. La situazione che si protraeva nell'incertezza aveva riflessi spaventosi sulle menti e sui caratteri temperati. Era stato proprio come un suicidio dettato dalla pazzia. I compagni, terrorizzati da ciò che capivano stessero per fare, non erano riusciti a trattenerli. Meno male che la porta stagna della « camera di lancio addietro » era stata richiusa. Toschi disse anche di aver chiesto se avevano delle maschere, nel locale. Gli era stato risposto che c'erano, ma ormai inservibili perché il respiratore era stato esaurito nei vari e mal condotti tentativi di fuoruscita.

Tornando da un'ennesima immersione a scopo esplorativo del portello, Toschi dette, invece, una buona notizia: il lavoro dei palombari era stato ottimo e gli impedimenti all'apertura erano stati rimossi. Allora, alle 10,10, dato di volta sul

portello con un cavo di acciaio collegato al rimorchiatore *Egadi* che mise a tutta forza, l'obbiettivo fu raggiunto. I due morti della garitta, due sottufficiali, furono portati a galla da Toschi e Birindelli che li acciuffarono per i capelli, onde poter meglio trascinarli su. Birindelli si immerse di nuovo, e rassicurando gli otto ancor vivi che le cose procedevano bene, dette le disposizioni da eseguire. Diceva, sul fondo del mare: « Manderemo delle maschere nella garitta e chiuderemo il controportello. Voi vuoterete la garitta dall'interno e ritirerete le maschere tenendovi pronti all'uscita collettiva per la quale avrete altre precise disposizioni ».

Dopo di ciò, il palombaro Gobbi discese e depositò regolarmente otto autorespiratori nei loro sacchi nel punto indicato. Sembrava che tutto fosse definitivamente risolto e che quegli sventurati potessero uscire con la protezione della maschera (elemento psicologico rinfrancante, per essi), quando sopravvennero altri guai. Il controportello non si chiudeva, l'apparecchio per il rifornimento dell'ossigeno ai respiratori aveva fatto avaria: così, nessun aiuto dall'esterno poteva più esser portato. In seguito al primo di questi contrattempi, la manovra di svuotamento dell'acqua della garitta si rendeva impossibile.

Sul peschereccio passò una nuova raffica di sperdutezza. Giorgini guardò i suoi principali collaboratori e chiese, secco: « Che cosa facciamo? ».

Il consiglio dei tecnici tornò ad adunarsi. Responso: non rimaneva che ordinare l'uscita collettiva senza maschera. Giorgini troncò gli indugi e, assumendosi tutta la responsabilità, decise in quel senso. Intanto Birindelli, tuffatosi alle ore 11, riferiva: « Dicono che hanno ancora luce e che l'acqua comincia ad infiltrarsi. È arrivata al livello del pagliolo ». Tesei, che gli dette il cambio, sentì voci allarmanti dall'interno: « La pressione diminuisce... si sente odore di cloro! ».

Il pericolo dell'asfissiamento stava, dunque, per materializzarsi? Non c'era più tempo da perdere. Furono scritte disposizioni supplementari in un biglietto che fu chiuso in una bottiglia. Tesei ridiscese, con Toschi, a depositarlo nel fon-

do della garitta. Allo stesso tempo, le disposizioni venivano comunicate a voce: « Attenzione, attenzione!... Ci sentite?... Sì?... Allora, ascoltate bene. Le maschere non potrete utilizzarle più. Uscirete senza. Per prima cosa dovete aprire la porta stagna. Fate entrare l'acqua lentamente. Non abbiate paura. L'acqua raggiungerà nel vostro locale un'altezza di poco superiore a quella della porta stagna. Fidatevi di noi. Rimarrete con la testa nello strato di aria che vi si conserverà. Quando il livello si è stabilizzato, voi dovete soffiare, invece di aspirare l'aria, preparandovi al tuffo. Attenzione, perché respirare a pieni polmoni sarebbe pericoloso. Fate, insomma, il contrario di quello che fareste se vi tuffaste in mare dalla superficie... ».

Di dentro risposero grida confuse. Interrotti più volte, Tesei e Toschi ripresero a ripetere le raccomandazioni. « Silenzio!... Ascoltateci, abbiate fiducia. Se non capite bene, ritirate una bottiglia contenente un biglietto che è già in fondo alla garitta. Lì troverete tutto. L'uscita non è difficoltosa. Sott'acqua, aggrappandovi alle strutture, troverete facilmente la via del portello che vi ripetiamo è stato aperto. Verrete a galla senza accorgervene. L'importante è di non tuffarvi con troppa aria nei polmoni... »

Il vociare sconnesso, però, non finiva. Là dentro dovevano avvenire scene raccapriccianti. Alta, risuonò infine una voce che sovrastò le altre: « No, senza maschera no! ».

Ore 12,29: Franzini si portò sul fondale con un compito preciso. Doveva fare opera di persuasione. Diceva: « Ragazzi, calmatevi, ragionate: è questione di vita o di morte. Obbediteci, eseguite le disposizioni... ».

E le ripeteva ancora, ad una ad una. Nulla. Riemerse sfiduciato, riusciva appena a parlare: « Comandante, » disse a Giorgini « non vogliono saperne di uscire. Si rifiutano di fare la manovra di allagamento, gridano che preferiscono morire chiusi là dentro ».

Giorgini abbassò un attimo la testa, la rialzò, spedì Franzini a ritentare. Di fronte ad un nuovo ostinatissimo rifiuto, il comandante dei mezzi di assalto pensò ad uno stratagemma. Non c'era più che un tentativo: forzare la volontà di quei poveri ragazzi dalla mente sconvolta.

Chi si immerse subito dopo, infatti, pronunciò terribili parole sul fondo del mare, scandendole lentamente con la bocca vicinissima alla porta stagna, dopo di essere entrato nella garitta: « Vi abbiamo detto già tutto. Se non obbedite, peggio per voi. Il comandante vi dà un ultimatum: o aprite entro cinque minuti ed eseguite la manovra della salvezza, oppure noi andiamo via e abbandoniamo ogni tentativo. La responsabilità di ciò che avverrà, sarà tutta vostra ».

Nessuna eco, nessun commento all'ultimatum. Cinque minuti, soltanto cinque minuti...

Per completare lo stratagemma, per rendere più reale la minaccia, fu azionato il motore del peschereccio. Finti preparativi di partenza. Dallo scafo affondato dovevano sentirsi le eliche girare. Chissà che cosa accadde là sotto. Qualcuno, con gli occhi sbarrati, avrà gridato: « Sentite?... Se ne vanno davvero! ».

Gli sguardi degli uomini del peschereccio scrutavano lo specchio d'acqua sottobordo. Avrebbero dato, finalmente, inizio alla manovra? Alternativa fremente ma breve: « È fatto, è fatto! ». Sì, il mare ribolliva. Dal fondo, l'aria veniva alla superficie. La porta stagna, non c'era più dubbio, era stata aperta.

« Respirate poco, tuffandovi, non respirate affatto, soffiate »: la raccomandazione tornò subitamente alla mente di quelli che tante volte l'avevano fatta. Quello, ora, diventava il problema-base, per il salvataggio. I polmoni dei superstiti per la dilatazione sarebbero scoppiati nel balzo alla superficie, se fossero stati ben gonfi. E ciò perché il cuscinetto d'aria rimasto nella camera di lancio era a pressione tripla di quella atmosferica.

Purtroppo, la raccomandazione non fu valutata dai più. Un po' tutti quelli dell'*Iride* che furono con me tra i fili spinati avevano raccontato con raccapriccio, in Egitto o in India, l'incredibile caso di uomini morti o svenuti che lanciavano un grido, acuto, straziante. Toschi ha ripetuto, a distanza di tanto

tempo: « Ricordo un cadavere che arrivò in superficie come un pallone, emerse di slancio con tutto il corpo fuori dall'acqua. E l'urlo di una sirena gli uscì dalla bocca. Era l'aria che, passando di forza per la laringe, agiva sulle corde vocali ».

Il ribollire del mare fu notato alle 14,07 (è sempre dal taccuino di Giorgini che si attinge), il primo uomo apparve alle 14,10. L'annotazione informa: « Sottocapo motorista Conte: lancia un urlo e sviene ». Le annotazioni proseguono: « Ore 14,13 arriva sottocapo Santillo, nuota calmo da sé. Poi, di fila arrivano sottocapo Coretti, bene; silurista Gaborini svenuto e grida; elettricista Lorenzi inanime choc nervoso; secondo capo Vaccà, bene ma forti dolori ». Mancavano ancora due uomini. Passati tre o quattro minuti, Birindelli si immerse per vedere che cosa succedeva, per ricercarli. Mentre Birindelli era ancora sotto, alle 14,24, sbucò sul pelo dell'acqua il marinaio Costa. E dell'ottavo superstite che cosa ne era?

Il sottocapo Santillo, l'unico che fosse subito in grado di parlare, avvertì Brunetti: « Io credo di sapere che cosa succede. È l'elettricista Scariglia che non vuole uscire perché non sa nuotare ed è preso dalla paura ».

Avanti, allora, De la Penne: andò giù alle 14,28. Alle 14,37 non era ancora tornato. Grande apprensione. Birindelli fu mandato a vedere e tornò subito a riferire: « È entrato nell'interno del sommergibile, l'ho intravisto nella camera di lancio ».

Ciò era esatto. De la Penne aveva raggiunto Scariglia, portando con sé un altro autorespiratore. Stava lottando per convincere l'elettricista a infilarsi la maschera e seguirlo. Ma Scariglia, fuori di sé, resisteva, allontanava l'ufficiale con la forza, si strappava dal volto la maschera che l'altro gli imponeva.

« Sta' fermo » supplicava De la Penne « e lasciami fare, ti porto in salvo io. » Macché!... Nelle prove della maschera, l'ossigno si esaurì. De la Penne, allora, tentò di infilargli la propria maschera. Il risultato fu che anche quella riportò un'avaria...

De la Penne non aveva più armi al suo arco, la respirazione nel cuscino d'aria del locale diveniva difficilissima, di minuto in minuto. Basta!... L'ufficiale afferrò l'elettricista, usò

tutta la sua forza atletica, lo stordì, lo tirò sott'acqua, lo trascinò nella garitta, lo infilò nel portello, lo spinse in alto. Ore 14,45: Scariglia, svenuto, veniva raccolto in superficie dagli uomini addetti ad aiutare e portare a bordo del peschereccio i naufraghi. De la Penne sbucò fuori due minuti più tardi. Ce n'era voluto, per concludere quell'ultimo atto.

Un medico e due infermieri si prodigavano, a bordo del peschereccio, nelle cure del caso. Per uno degli otto uomini strappati tanto drammaticamente alla prigione sottomarina, al medico non rimase che constatare il decesso, avvenuto ancor prima che il corpo venisse a galla e che ne uscisse l'urlo quasi meccanico. Per altri, distesi inanimati sul ponte del battello, ci fu da lottare non poco. Mezz'ora di respirazione artificiale, iniezioni, ogni sorta di trattamenti. Il sole lancinante del meriggio africano d'estate fu, per chi riaprì gli occhi, come un incubo pauroso, dopo quasi trenta ore di permanenza nella penombra o nel buio. Uno di essi, risvegliandosi dalla « piccola morte », feriti gli occhi dalla gran luce improvvisa, riabbassò le palpebre e piangeva: « Sono cieco, sono cieco... ». Per sua fortuna, era solo una esasperata impressione.

Bilancio tragico: spegnendosi altri due degli ultimi emersi, il numero delle vittime superò la quarantina. I sommozzatori lasciarono l'infausto golfo di Bomba, raggiunsero Derna e furono alloggiati nella Capitaneria di porto, dove ebbero, per la notte, dei paglericci posati sopra i tavoli di ufficio. Dormire al primo piano, dove c'erano dei letti, era pericoloso per i bombardamenti aerei che gli inglesi effettuavano a ritmo intenso. Ma erano molto, troppo stanchi, per pensare alle bombe. Alcuni sgattaiolarono su, sordi ad ogni richiamo alla prudenza e alle disposizioni di massima. Esplosioni vicinissime non turbarono affatto il sonno di piombo.

La mattina dopo, del resto, li attendeva un altro lavoro: ritorno al golfo di Bomba e ricupero del materiale ancora ricuperabile. Birindelli e compagni, insieme ai palombari, sganciarono i « maiali » dalle « staffe » del sommergibile perduto, imbracandoli e affidandoli ai verricelli in azione. Il mare, piuttosto agitato, ostacolò l'opera. Né mancarono i soliti aero-

plani nemici accompagnati dal ticchettio della mitraglia. L'ultimo tuffo lo fece Tesei: la bandiera dell'*Iride* non doveva essere abbandonata. La riportò alla luce, alzò il braccio per mostrarla. Istintivamente, senza che risuonasse un ordine, tutti gli uomini a bordo dei battelli d'attorno scattarono sugli attenti.

24 agosto: il *Calipso* riprese la rotta per l'Italia. Nella notte tra il 25 e il 26, una notte senza luna, nera come la pece, i « siluri umani » erano in pieno Mediterraneo. Pensarono che proprio quella notte, secondo l'ordine di operazione stilato da Giorgini, avrebbero dovuto attaccare le corazzate nemiche nel porto di Alessandria. Come era stata diversa la realtà dal sogno! Un sommergibile e un equipaggio perduti per sempre, ancor prima della marcia di avvicinamento all'obbiettivo.

Tre giorni più tardi, Bocca di Serchio accoglieva di nuovo nei suoi silenzi infiniti quei suoi straordinari figlioli.

La frustata sullo scafo

Le valigette con gli indumenti logori ed i calzini col buco erano andate regolarmente perdute, ma gli uomini che erano partiti per un viaggio creduto senza ritorno rividero i pini spettinati dal libeccio e la striscia di sabbia del litorale toscano. In quella pace, riprendendo gli allenamenti, Tesei e i suoi compagni meditarono sullo scacco e dello scacco fecero sprone per la determinazione della rivincita contro la sorte beffarda.

Vennero le medaglie d'argento per la meritoria azione di salvataggio compiuta sotto gli attacchi aerei nemici e con grandi pericoli. Ciò non li inorgoglì, perché non era davvero gente da indulgere a tal sentimento. Tesei, tuttavia, mostrò una lietezza che spiegò così: « Ho sempre criticato l'inflazione delle medaglie al valore, ma ogni volta temevo che mi dicessero che le mie critiche derivavano dal non esserne decorato. Ora, almeno, posso continuare tranquillo a dire la mia perché un tale appunto non può più farmelo nessuno ».

Intanto, Giorgini andò a Roma a conferire con De Courten, al Ministero. E De Courten gli disse che l'azione doveva esser ripetuta a non più di un mese di distanza. Anzi, ordinò che se ne preparassero due: una contro Alessandria e una contro Gibilterra, contemporaneamente. In un secondo tempo furono fissate anche le date: partenza per la prima il 21 settembre, partenza per la seconda il 24 settembre. Questa volta potevano essere utilizzati i « maiali » in corso di riordinamento che nel frattempo sarebbero stati consegnati al gruppo di Bocca di Serchio. A tambur battente, si pensò allora

ad una più razionale sistemazione degli apparecchi sulla coperta dei sommergibili. Come era partito l'*Iride*, con i « maiali » completamente allo scoperto, la navigazione in immersione risultava irta di difficoltà. Per non causare avarie, occorreva non superare in profondità la quota di trenta metri. Un bel guaio, in caso di caccia da parte del nemico.

Così furono studiati i « cassoni » cilindrici che dovevano contenere i « maiali » e preservarli dall'insidia della pressione. Nello stabilimento industriale « OTO », a La Spezia, questi « cassoni » ebbero rapida realizzazione. In quindici giorni erano pronti e collaudati per una profondità di novanta metri. Secondo sorteggio dei nomi nel cappello a lobbia di Giorgini, dunque. Tesei e Toschi, che avevano acquisito un diritto alla priorità, dovevano esser divisi nelle due spedizioni. Toschi fu sorteggiato per Alessandria, insieme a Franzini ed a Stefanini, col guardiamarina Calcagno di riserva. Tesei sarebbe andato a Gibilterra con Birindelli e De la Penne avendo come riserva il tenente del Genio navale Bertozzi.

C'erano stati dei polemici scambi di vedute, al ritorno da Bomba: secondo Toschi sarebbe stato più saggio abbandonare il sommergibile come mezzo di avvicinamento all'obbiettivo e utilizzare, invece, il più adatto tipo di aeroplano disponibile. Ma l'idea fu scartata (dice Toschi stesso) perché la Marina voleva operare da sola e non dividere i meriti con l'Aeronautica.

Il « personaggio » che ho chiamato a rievocare la seconda missione di guerra dei mezzi di assalto e che attualizza la vicenda stessa è l'ingegnere Gustavo Stefanini, allora, come si è già detto, capitano delle Armi navali. È nato a Livorno da famiglia livornese, lasciò la Marina al ritorno dalla prigionia, è oggi direttore generale dello stabilimento industriale « OTO Melara », tra La Spezia e Lerici, che produce cannoni, trattori agricoli e macchine tessili ed ha più di mille operai. Ha battezzato Teseo il quinto dei suoi figli, in ricordo dell'amico la cui memoria giustamente gli è sacra. Nella sua villa di Lerici, dove vive con la famiglia, Stefanini ha un cane lupo che si chiama Andes: è il nome della nave che, carica di prigionieri, lo riportò in patria dall'India.*

Il sommergibile destinato alla missione di Alessandria era il *Gondar* che avrebbe portato tre « maiali » ed i seguenti quattro equipaggi (l'ultimo, di riserva): Toschi-Ragnati, Franzini-Cacioppo (un guardiamarina, livornese), Stefanini-Scappino e Calcagno-Lazzaroni. Per il comando del sommergibile fu designato ancora Brunetti, che lo aveva chiesto espressamente e la cui scelta i compagni di corso avevano anche caldeggiato.

Nuovo commiato da Bocca di Serchio, alla data stabilita. Stefanini racconta questo suo personale episodio: « Il giorno della partenza per quella missione di guerra coincideva col mio compleanno. Telefonai alla mamma per salutarla e ringraziarla degli auguri che mi aveva mandato. Le dissi, così, che andavo in licenza per venti giorni. Non potevo dirle la verità. Eravamo vincolati dal segreto. La mamma mi domandò: "Come? Te ne vai in licenza e non passi neppure da casa?". Io le risposi, un po' imbarazzato, che avevo un impegno, biascicai una scusa vaga. Sentii che mamma metteva il broncio. Mormorò una frase che voleva significare: "Eh, le solite donne!". Ci fu una pausa di disagio. Un arrivederci accorato e il microfono fu riappeso in quel disagio creato dalla bugia ».

Erano stati convocati a La Spezia e ricevuti in udienza dal duca di Spoleto, comandante del Dipartimento dell'Alto Tirreno. Di lì partirono in vagone-letto, diretti a Messina. Ad accompagnarli alla stazione c'erano anche Tesei e Falcomatà, il medico umanista che aveva il « pallino » dei treni. Le sue ultime parole, pronunciate dal marciapiede mentre il convoglio partiva, furono: « Gustavo, sappi che la vettura sulla quale viaggi pesa quarantotto tonnellate, trecento quintali e sessantadue chili ». Lo disse così, con aria « distaccata ». Tesei, più freddo che mai, dette la mano a tutti ma di sfuggita,

* Dopo ventitré anni di presidenza alla « OTO Melara », Stefanini si è ritirato a vita privata, ma oggi ha la carica di presidente della Unione Industriali di La Spezia. (*N.d.A.*, 1990)

come se partissero per un breve e allegro *week-end*. E non dovevano rivedersi mai più.

Pisa, Livorno, Grosseto, Roma: lì salì sul treno anche Giorgini che, per dedicarsi tutto all'organizzazione dei mezzi di assalto, aveva lasciato il comando della I Flottiglia Mas, operante tra Ventimiglia e l'Elba, al capitano di fregata Vittorio Moccagatta, destinato poi a succedergli integralmente. A Roma, Giorgini aveva preparato i cifrari esclusivi per la missione. Il sommergibile *Gondar*, che aveva le medesime caratteristiche dell'*Iride*, attendeva, con gli apparecchi già custoditi nei « cassoni » d'acciaio, l'arrivo dei piloti nello stretto di Messina. I quattro equipaggi e Giorgini salirono a bordo nella notte, dopo essere scesi dal treno a Villa San Giovanni ed aver preso posto sopra un rimorchiatore.

Via, al largo di Malta, sulla rotta del Mediterraneo centrale ed orientale. Sei giorni di navigazione occulta. Sott'acqua con la luce del sole, in emersione con le tenebre. Sentirono delle navi, anche ne videro. La preoccupazione di essere scoperti, sia pure incidentalmente, li assaliva. Poche parole, giornate e notti lunghe, uguali, interminabili. Ognuno ragionava con se stesso. L'opera degli equipaggi dei sommergibili votati a tale compito è da affiancarsi senz'altro a quella dei sommozzatori. Perizia, prova di carattere, coscienza del sacrificio. I pericoli venivano condivisi, inevitabilmente. Talvolta, a rischio gravissimo, i comandanti dei sommergibili hanno effettuato emersioni non preventivate in acque nemiche per preservare le condizioni fisiche degli operatori dei mezzi di assalto. Per gli sforzi cui quelli dovevano sottoporsi, era consigliabile tenerli il minor tempo possibile a respirare un'aria spesso povera e viziata.

Molta strada era già fatta, l'obbiettivo si avvicinava e il pericolo si acuiva di miglio in miglio. La sera del 28 settembre di quel 1940 il *Gondar* percepì agli idrofoni un lungo e serrato rumore di eliche. Molte navi passarono sopra il sommergibile, fermo a sessanta metri di profondità. Si pensò che fosse un convoglio. « Peccato non avere ora il compito dell'agguato! » disse Brunetti. Emergere, silurare, affondare: ma gli ordini erano tanto precisi quanto logici: « Evitare ogni contatto, non attaccare in nessun caso ». La sola cosa importante era non farsi scoprire e condurre di sorpresa i piloti dei « maiali » al punto più vicino al bersaglio, per la fuoruscita.

I rumori si attutirono, si ovattarono, scomparvero. Era andata straordinariamente bene. Il giorno dopo il *Gondar* entrò nella fascia delle acque minate, le attraversò senza inconvenienti ed a sera emerse a cinque miglia da Alessandria. Il faro del porto forava la notte illune. La navigazione era stata perfetta. Brunetti intendeva avanzare ancora, prima di lasciare i piloti ed i loro « maiali » per facilitarne il compito. Ma ecco d'un tratto un messaggio-radio cifrato da « Supermarina ». Si informava che la squadra navale inglese era uscita la notte prima. La ricognizione aerea aveva segnalato che nel porto non c'erano più importanti navi da guerra. Di conseguenza, mancando i bersagli delle corazzate e della portaerei, si doveva rimandare l'attacco.

Non era stato un convoglio a passare sopra il *Gondar*, sibbene tutta la squadra inglese che stava dirigendo per occidente, a cannoneggiare, con i calibri da 381 delle navi da battaglia, le posizioni di Sidi Barrani raggiunta dodici giorni prima dalla X Armata italiana.

Il cifrato di « Supermarina » ordinava al sommergibile di invertire la rotta, portarsi a Tobruk e là attendere nuove disposizioni. Erano le 20,30. Decisamente non c'era fortuna. Tanto era stato già fatto per lanciare l'attacco, ora tutto era inutile, bisognava cancellare ogni cosa e, chissà quando, ricominciare da capo. Disappunto, contrarietà. Il sommergibile stava allontanandosi dalle acque così vicine ad Alessandria e così infide, quando...

Riferì Brunetti nel suo rapporto, a guerra finita: « ...quando avvisto, quasi diritto di prora, rotta di controbordo, alla distanza di circa millecinquecento metri, una unità nemica ». Un sibilo acuto risuonò in tutti i locali interni del sommergibile, mentre il comandante, lasciando la torretta, discendeva giù come un bolide. Brunetti, oggi ammiraglio, nei campi dell'India mi raccontò spesso le sensazioni di quella doccia fredda.

Azionamento della « rapida », immersione immediata, nel giro di trenta secondi. Ogni uomo al suo posto, silenzio pesante e grave dei momenti di emergenza. Gli inglesi avevano iniziato delle segnalazioni, forse pensando che un sommergibile così vicino ad Alessandria non potesse essere che dei loro. Avevano chiesto, assai probabilmente, una risposta convenzionale di riconoscimento. La risposta della « rapida » era stata piuttosto chiara.

« Quello fu un momento da far rabbrividire » ha ricordato Stefanini « e segnò il principio della nostra fine. Stavamo per essere oggetto di una caccia spietata. Una caccia che si protrasse per dodici ore. Avevamo avuto la disgrazia di incrociare casualmente nel "rastrello" di tre navi che uscivano dal porto per una ispezione a raggera. »

Se qualcuno si illudeva ancora che gli inglesi non avessero visto il sommergibile e che le segnalazioni fossero una pura coincidenza, fu disilluso ben presto. A quota ottanta di profondità, il *Gondar* arrestò la sua caduta, fermò le eliche e tutti i macchinari. Ascoltazione agli idrofoni e responso: una nave a turbina stava avvicinandosi. Sarà passato, sì e no, un quarto d'ora dall'avvistamento e già le prime bombe di profondità scoppiavano attorno al sommergibile. Sconquasso da ogni parte. Era una salva di cinque bombe di notevole potenziale. Si registrarono subito diversi danni: rotti i vetri e i quadranti dei manometri di profondità, schiodatura di una « cassa-compenso », avarie ai circuiti della luce e del telefono, guastata senza rimedio e quindi inutilizzabile per sempre la bussola magnetica.

Muovendosi come ombre, senza fiatare, gli uomini eseguivano le ispezioni agli apparecchi e cercavano di riparare. Lo squalo di acciaio, insomma, rimanendo immobile per non fornire altri dati sulla sua presenza, si leccava le ferite. Il quadrante del manometro in servizio fu sostituito da un pezzo di cartone con le graduazioni disegnate lì per lì. Intanto, gli idrofoni informavano che altre due navi passavano in superficie. Trascorsero tre quarti d'ora e una seconda salva di bombe scoppiò. Erano lanci ben centrati. Oltre sessanta bombe di

profondità, nel complesso, dovevano scuotere il sommergibile e fu buona sorte che nessuna lo prendesse in pieno. Nel punto dove il *Gondar* si nascondeva, a quote oscillanti tra ottanta e centotrenta metri, c'era un abisso marino profondo duemila.

Altalena raccapricciante su quell'abisso, per tutta la notte. Gli scoppi si ripetevano, creando nuove avarie, ad intervalli pressoché uguali. Brunetti, dopo sei ore di quella solfa, vedendo che il mantenere il sommergibile fermo e in assoluto silenzio non serviva a nulla, ruppe l'inattività e diresse il *Gondar* in una direzione qualunque. Non si spostò, però, oltre gli ottocento metri. E si accorse di essere seguito impeccabilmente dalle navi che gli davano la caccia.

« Si udiva » ha sempre detto Stefanini « come una frustata metallica sullo scafo. Era la emissione delle onde sonore di un apparecchio che allora si chiamava "peritero" ed oggi si identifica con l'ecogoniometro. Uno strumento creato dagli inglesi per la ricerca dei sommergibili mediante riflessioni di ultrasuoni. Con quel mezzo, i cacciatori avevano l'esatta posizione della preda. La frustata sullo scafo era come il segnale della morte. Preannunciava gli scoppi che facevano impennare il sommergibile come un cavallo imbizzarrito. »

Fu il possesso di tale strumento che mise gli inglesi in vantaggio nel campo della guerra subacquea, dove, invece, in Italia si pensava che fossero (data la forza della nostra flotta di sommergibili) in grave disagio. Fu il « peritero » che segnò la tragica sorte di una infinità di sommergibili italiani, che portò, fin dal principio del conflitto, in poche settimane alla decimazione o addirittura alla distruzione della forza che avevamo nelle basi del mar Rosso.

Il fatto è che gli inglesi avevano quella formidabile arma e noi la conoscevamo appena. Un apparecchio rudimentale basato sullo stesso principio era stato assegnato alla torpediniera da esperimenti *Albatros*. Ma tutto si era esaurito in sede sperimentale. L'esistenza del « peritero » rivoluzionava le tattiche difensive. Non conveniva più, come si insegnava, fermare le macchine e rimanere immobili ad una data quota, dopo

aver fatto la « rapida » immersione. Bisognava, al contrario, filar via alla maggior velocità consentita dalla navigazione cieca. Scegliendo felicemente i momenti più adatti per il balzo, l'allontanamento senza lasciar tracce era ancora possibile. Sì, perché il « peritero » non dava indicazioni, non funzionava nel raggio degli scoppi delle bombe subacquee, a causa della perturbazione provocata dall'alone delle bollicine d'aria. Un simile stato si protraeva per mezz'ora, dopo il lancio di ogni salva.

Bellissime cose, che però erano sconosciute, nel primo periodo del conflitto, ai nostri sommergibilisti. Un « sottile inganno » nel quale era fatale cadere. Una lotta impari, perciò. Il *Gondar* era nella tela del ragno. Dall'ascoltazione agli idrofoni si ricavava l'annuncio di un nuovo attacco. Era stato notato, infatti, che le unità nemiche aumentavano considerevolmente la velocità prima di operare i lanci. L'equipaggio e gli « ospiti » (i sommozzatori, ho sentito più volte, si autodefinivano così) si preparavano al peggio, attanagliati dall'angoscia.

A bordo del *Gondar* cominciava ad esser già molta l'acqua che si infiltrava dagli astucci delle eliche, in seguito all'aggravarsi dei danni. Il sommergibile si era appesantito paurosamente, anche per l'allagamento dei « cassoni » che, all'estremo dello scafo, contenevano i « maiali ». In seguito a questo inconveniente, si avevano ventun tonnellate di peso imprevisto. I « cassoni », come si è già detto, erano stati collaudati per una profondità massima di novanta metri. Nel « pendolamento » continuo tra una quota e l'altra, facendo terrorizzanti cadute, il sommergibile era disceso già oltre quota centosettanta. L'incubo di non trovare più un punto di arresto gravava su tutti.

L'aria, indispensabile per risalire di quota, andava esaurendosi. L'unica manovra ancora possibile era quella dell'allagamento e dello svuotamento dei doppifondi. Ecco il bilancio delle più importanti avarie al finir della notte, secondo il rapporto di Brunetti: « ... l'impianto idropneumatico per la manovra dei doppifondi centrali e degli sfoghi d'aria estremi non funziona più; molte e importanti valvole di bordo, tra

cui quella di intercettazione alla tastiera dei primi due gruppi di aria alta pressione, non sono più manovrabili a causa della rottura delle aste; le batterie-accumulatori risultano scariche del sessanta per cento; la "camera di lancio addietro" è parzialmente allagata: l'acqua è giunta oltre il livello dei cuscinetti dei motori elettrici di propulsione, nonostante che durante la notte sia stata di continuo travasata in sentina per mezzo di motori termici con la pompa a mano e con catena di buglioli; le infiltrazioni attraverso gli astucci aumentano continuamente; le casse-compenso e assetto sono esaurite e soprattutto l'aria alta pressione dei quattro gruppi di bordo è scesa da 180 a 30 chilogrammi... ».

Lo squalo d'acciaio, così malconcio, agonizzava. Non intendeva arrendersi, ma la capacità di resistenza era giunta agli estremi. Gli uomini dell'equipaggio, calmi fino ad una freddezza agghiacciante, erano ai loro posti di servizio. Quelli che non avevano particolari mansioni stavano seduti sui paglioli o sdraiati in branda. L'immobilità era garanzia di minor consumo di aria. Si respirava faticosamente, ormai, in ogni locale. Era stata compiuta la manovra dell'« assetto silenzioso », per non provocare ribollimenti in superficie: vale a dire che l'aria per l'immersione, anziché essere espulsa all'esterno, era stata immessa nell'interno dello scafo con pressione di circa tre atmosfere.

Giorgini era vicino a Brunetti, nella camera di manovra, di fronte alla tastiera dei comandi. Il sottotenente di vascello Martinelli, un viareggino di complemento, nella vita civile autentico « lupo di mare » della Marina mercantile, allora secondo ufficiale del *Gondar*, si lasciava sfuggire di tanto in tanto una parola di commento scanzonato. Gli altri « ospiti » erano nell'attigua camera-ufficiali, verso la prora, seduti sul divanetto o abbandonati sulle due cuccette.

« Toschi ed io » ricorda Stefanini « avevamo iniziato una partita di "crapette" che non finiva mai. Era una partita surreale, forse la valvola di sfogo dei nervi. Rimanevamo con la carta sospesa a mezz'aria, quando la voce del capoidrofonista Chiappi, un elbano, comunicava i movimenti delle navi

che ci davano la caccia. Era come il segnale di allarme per l'imminente lancio delle bombe. Ci alzavamo da sedere per attaccarci a qualche cosa perché di lì a poco lo scafo rollava, sbandava, sprofondava, riprendeva quota mettendosi perfino in posizione perfettamente verticale. »

Quanto sarebbe stato possibile resistere ancora? L'interno del sommergibile era un ammasso di rottami. Ognuno di quegli uomini si era messo l'animo in pace, pronto al gran salto nel buio. Ancora una discesa, e chissà, il freno non ci sarebbe stato più. Una discesa senza fine, lo schianto dello scafo per la enorme pressione, la tomba in fondo all'abisso di duemila metri.

Alla undicesima ora di lotta Giorgini chiamò i tecnici di bordo ed i tecnici « ospiti », disse loro, in presenza di Brunetti: « Voglio che si faccia una ispezione tecnica al sommergibile per sapere con precisione se si può prolungare ancora la resistenza ». Il tenente direzione macchine Cicirello guidò il gruppetto al « consulto » nei vari locali. Al termine della ispezione, la risposta fu unanime: « Il sommergibile è al limite della possibilità di galleggiare e di manovrare in qualunque maniera ».

Era il momento della decisione, Giorgini, come ufficiale più anziano, doveva pronunciarsi. Serrò la mascella, guardò tutti ad uno ad uno diritto negli occhi, si rivolse al comandante del sommergibile, impartì gli ordini. Era suo dovere risparmiare tante vite umane che sarebbero state annientate inutilmente incaponendosi in quella lotta che non aveva ormai più senso. L'unica cosa che rimaneva da compiere (e compierla ad ogni costo) era la distruzione del sommergibile dotato di speciali impianti. Per raggiungere tale obbiettivo occorreva rinunciare alla bella fine, al gesto della battaglia in superficie. Le disposizioni impartite da Roma erano esplicite: assoluta precedenza, in ogni caso, alla conservazione del segreto militare. Si erano già verificati casi di sommergibili colpiti da cannonate in torretta, immobilizzati, « accecati » e catturati di sorpresa dal nemico. I « cassoni » dovevano rimanere avvolti nel mistero. Impadronendosi di un « maiale », gli

inglesi avrebbero spazzato via tutte le probabilità di successo dei mezzi di assalto della Marina italiana, per sempre.

Brunetti ascoltò l'ordine con piglio fiero, da soldato di classe. Emergere, predisporre nel modo più rapido la fuoruscita dell'equipaggio, affondare immediatamente il sommergibile. Attaccare le unità nemiche nel solo caso che ci si fosse trovati in condizioni di lancio, ossia che le unità si presentassero dalla parte di prora al momento dell'arrivo in superficie. Soltanto nella « camera di lancio avanti », infatti, esistevano i siluri, perché quelli della « camera di lancio addietro » erano stati eliminati per compensare il peso dei « cassoni ». Brunetti, dopo aver pronunciato il « signorsì », osservò appena: « Chissà se avremo ancora l'aria sufficiente per la manovra di emersione ».

Risalire dalla profondità di oltre centocinquanta metri fu un problema spinoso. Il *Gondar* si portò faticosamente a quota cento, poi a quota cinquanta, trenta: ma ricadde, di colpo, a più di cento metri. Stefanini, raccontando, ha mormorato: « Eravamo convinti che non saremmo più usciti alla luce del sole. Le probabilità di riemergere erano davvero minime. Uno spettacolo contrastante con tali prospettive lo stava dando l'equipaggio: sereno, come se fosse ad una esercitazione. Eppure, tutti sapevano. Brunetti aveva fatto indossare le cinture di salvataggio ma il sommergibile si rifiutava di tornare in superficie. Anzi, riaffondava. Non ce la faceva più, era in balia del capriccio. Ricordo di essermi addormentato d'un tratto e di avere anche sognato. Mi svegliai quando il cuoco entrò e portò il caffè. Brunetti, impegnatissimo, dette aria alla cassa-emersione centrale e ai doppifondi, ma con tutto ciò non si spiega nemmeno oggi come il sommergibile sia risalito dall'abisso. L'aria non era a sufficienza. Ripensandoci dopo, si disse che forse era stata una corrente ascendente di acqua calda a spingerci dal basso ed a riportarci in superficie ».

I portelli non si sarebbero aperti, a causa della pressione interna, se Toschi non avesse pensato a dischiuderli mentre il *Gondar* saliva di quota, equilibrando così la differenza di pressione. Esplosero in fuori come tappi di spumante. L'uf-

ficiale di rotta, il guardiamarina Dell'Oro, che doveva essere il primo a salire in torretta per giudicare se il lancio dei siluri era effettuabile o meno, fu « aspirato », spazzato via. Ricadde in coperta, sopra uno dei « cassoni » e si ruppe tre costole. In ogni modo, presentandosi le navi nemiche di poppa, il siluramento non era possibile. L'inversione della rotta avrebbe preso troppo tempo, avrebbe pregiudicato il segreto militare.

« Bandiera a picco! »

Il mare era calmo, non soffiava il vento, abbacinava e stordiva il sole. Il cacciatorpediniere australiano *Stuart* si stagliò sull'orizzonte e, da una distanza di ottocento metri, aprì il fuoco con i suoi cannoni. Di traverso apparve una corvetta, a un miglio e mezzo si presentò il cacciatorpediniere inglese *H 22*. Fuoruscita dell'equipaggio del *Gondar*, sotto il cannoneggiamento. Un aereo del tipo « Sunderland » sfrecciò nel cielo, si abbassò fino a cinquanta metri e lanciò due bombe che caddero a brevissima distanza dal bersaglio. L'elettricista Longobardi, già tuffatosi, rimase ucciso da una scheggia mentre nuotava.

Brunetti, intanto, era disceso dentro la torretta, mentre l'equipaggio abbandonava il sommergibile. Era andato personalmente ad eseguire l'ultimo allagamento. Rimase solo, a bordo. Tornò in plancia, rimase immobile sugli attenti, finché lo scafo gli sparì di sotto i piedi. Il *Gondar* andò giù di poppa, assumendo una posizione verticale. La prora guardava il cielo, dritta all'insù. L'acqua cominciò a gorgogliare, un buco si aprì. Inghiottito, lo squalo ormai privo di ogni barlume di vita. Il gorgo afferrò il comandante, ma lo restituì. Due naufragi nel giro di un mese.

Le navi nemiche, inabissatosi il *Gondar*, iniziarono l'opera di salvataggio dei naufraghi. Equipaggio e sommozzatori furono portati subito ad Alessandria per gli interrogatori. Le fotografie prese dal « Sunderland » rivelavano nettamente l'esistenza dei « cassoni ». Alti ufficiali della Royal Navy posero una infinità di domande. Mai visto un sommergibile con una simile attrezzatura. Gli ufficiali italiani si trincerarono

nella frase di prammatica: « A questa domanda non posso rispondere ». Gli altri ranghi recitarono la parte di chi cade dalle nuvole: « Queste sono cose che noi non sappiamo ».

Gli inglesi si meravigliarono, poi, della lunga resistenza del *Gondar* al metodico e massiccio bombardamento in profondità. Come era stato possibile resistere dodici ore? Volevano sapere se le bombe erano state male dirette. Quando seppero che, al contrario, erano scoppiate molto vicine, che qualcuna aveva quasi investito il bersaglio, ebbero un dubbio che espressero con una domanda istintiva fatta a se stessi: « Ma allora non abbiamo ancora delle armi efficienti, in questo campo? ». Le avevano, per la verità. Il sommergibile era stato messo, praticamente, fuori combattimento fin dalle prime scariche. Erano stati gli uomini a rifiutare di arrendersi, ostinatamente, prima di aver tentato tutto ciò che si poteva tentare per far perdere le tracce ai cacciatori. Non avevano proprio da rimproverarsi nulla. L'onore era salvo, il segreto militare era conservato.

Due naufragi, due insuccessi, decine di morti e decine di prigionieri: così si conclusero le due prime spedizioni dei « maiâli ». Dal gruppetto degli otto pionieri di Bocca di Serchio, tre erano scomparsi: Toschi, Franzini e Stefanini. E con essi il comandante dei mezzi di assalto. Considerando che Centurione era stato trasferito, nel frattempo, per movimento interno della I Flottiglia, al reparto dei « Mas », rimanevano sulla breccia soltanto Tesei, Birindelli, De la Penne e Falcomatà che, però, era un medico e non un pilota.

Bene: era stabilito che quei superstiti fossero pure buttati allo sbaraglio, nella contemporanea spedizione a Gibilterra. Si rischiava la distruzione totale del reparto o, più precisamente, dei soli equipaggi già completi e bene allenati. Ma il sommergibile *Sciré*, partito con gli equipaggi ed i « maiali » da La Spezia per Gibilterra il 24 settembre, riuscì a rifare la strada a ritroso senza inconvenienti. L'ordine di rientrare gli fu comunicato la sera del 29, proprio come al *Gondar* e per le medesime ragioni: anche la squadra navale di Gibilter-

ra aveva preso improvvisamente il mare, nel porto non c'erano più i bersagli designati.

Lo *Sciré* era arrivato a cinquanta miglia dall'obbiettivo. Borghese, che lo comandava, ebbe istruzioni per dirottare per La Maddalena, dove arrivò il 3 ottobre. Di lì, tornando pochi giorni più tardi a Bocca di Serchio, i « siluri umani » Tesei, Birindelli e De la Penne trovarono soltanto il medico Falcomatà nella casetta dei guardiacaccia. Erano i primi vuoti: ognuno pensò che, in fondo, quella era l'immancabile sorte di tutti. Notizia breve, sul bollettino. Semplicemente così: « Un nostro sommergibile non è rientrato alla base ». Se gli uomini del *Gondar* erano vivi o morti, ancora in Italia non si poteva sapere.

Un uomo contro una corazzata

Gino BIRINDELLI di Pescia
con Damos PACCAGNINI di Viareggio

Passò un mese. L'azione dello *Sciré* era stata interrotta e rimandata, non cancellata. Un mese, perché le azioni dei mezzi di assalto dovevano sempre fissarsi dopo aver consultato la luna. Bisognava attendere che la luna non ci fosse. Le tenebre erano alla base della sorpresa. E, senza tale elemento, ogni tentativo sarebbe stato pazzia.

Al comando del reparto degli assalitori, in sostituzione di Giorgini, fu messo il capitano di fregata Vittorio Moccagatta, nobile figura di soldato e organizzatore di grandi qualità. Il reparto fu anche sganciato dalla I Flottiglia Mas e reso autonomo con una denominazione che non destasse sospetti: si pensò a chiamarlo X Flottiglia Mas e così si chiamò finché visse.

Lo *Sciré*, sommergibile che doveva divenire leggendario, prese dunque la sua seconda partenza da La Spezia il 21 ottobre 1940. Aveva a bordo gli stessi equipaggi della missione interrotta: Tesei-Pedretti, Birindelli-Paccagnini e De la Penne-Bianchi sarebbero stati portati in vicinanza del porto di Gibilterra e avrebbero operato contro ambiziosi bersagli. La navigazione fu piuttosto movimentata, per vari incontri, sia pure senza conseguenze, con navi e aerei nemici. Risultò anche lunga, per la necessità di navigare quasi sempre in immersione. In ogni modo, la sera del 27 lo *Sciré* arrivò all'imbocco dello stretto famoso.

Questa che stiamo per raccontare è la grande avventura, soprattutto, di Gino Birindelli di Pescia e del suo « secondo

uomo » Damos Paccagnini di Viareggio. Si vedrà come tale equipaggio riuscì a penetrare nel porto ed a sfiorare il clamoroso successo dell'affondamento della corazzata *Barham*. È proprio con Birindelli, perciò, che ho voluto parlare, facendogli una visita a Vicopelago in quel di Lucca, dove stava passando un periodo di licenza. Birindelli è un uomo alto, ha i lineamenti del viso e i modi di un vero signore. È rimasto in Marina, al contrario di molti dei suoi vecchi compagni, è ammiraglio di Divisione, comandò dopo la guerra l'incrociatore *Montecuccoli* nella crociera attorno al mondo, è decorato di medaglia d'oro.

Ebbe a dire, Birindelli, parlando ad un recente raduno di « affondatori » organizzato dal Lions Club di Bologna: « Quella notte di Gibilterra fu la più lunga della mia vita. Ho registrato tutto, attimo per attimo, in un nastro magnetico che lascerò ai miei figli. C'è qualche cosa che ancora non ho raccontato mai a nessuno, nemmeno ad un giornalista mio amico cui vuotai quasi tutto il sacco, una volta che venne a trovarmi a casa mia ». E fece il mio nome. Qualche cosa di « esplosivo »? Chissà. Ma fu già tanto, come leggerete, quello che mi raccontò.

Era problematico passare lo stretto in immersione, a causa delle ben note correnti subacquee che sconvolgono ogni cosa. D'altronde, in superficie incrociavano di continuo cacciatorpediniere e corvette britannici.

Birindelli racconta: « Arrivati a quel punto c'era sempre il rischio di perdere giorni e giorni nel cercare la via di accesso senza venire segnalati. Il comandante Borghese, proprio per ovviare ad un ritardo, aveva deciso di emergere, onde accelerare la marcia finché si poteva. Ma quattro cacciatorpediniere nemici ci avvistarono. Così il sommergibile, operata la "rapida", tornò sott'acqua, discese finché non trovò il fondale e rimase lì inerte e silenzioso. Era l'unica maniera per avere qualche probabilità di sfuggire alla caccia. La profondità era di settanta metri. Rimanemmo in tale posizione per più di cinquanta ore e furono tre notti di vera angoscia... ».

Una pausa, poi riprende: « Ero stato imbarcato otto anni

sui sommergibili e mi sentivo temprato ad ogni circostanza. Però quella volta ebbi davvero paura. Il sommergibile, sballottato dalla forte corrente, rotolava come una botte abbandonata sopra un pendio. Ruzzolavamo anche noi: ciò non aveva troppa importanza, ma c'era da temere per lo scafo. Temere, cioè, che tutto andasse sfasciato. Ci trovammo, l'ultimo di quei giorni drammatici, in balia di un rigurgito di marea di violenza inaudita che mise ancora a più dura prova il sommergibile ».

A tale prezzo, rischiando il tutto per tutto, Borghese salvò la sua nave e si mise in condizione di forzare lo stretto. La caccia nemica non riuscì mai a individuare il nascondiglio della preda. Ci si chiederà, dopo aver seguito l'agonia del *Gondar*, perché il « peritero » non fece gli stessi miracoli contro lo *Sciré*. La spiegazione è presto fatta: perché quell'apparecchio aveva sicura capacità di segnalare la posizione dei sommergibili nei grandi fondali, non nei fondali accessibili. Il *Gondar* ebbe la sventura di trovarsi sospeso in un abisso di duemila metri. Era evidente che se le onde degli ultrasuoni emesse dal « peritero » tornavano indietro prima di tale quota, dovevano aver trovato un ostacolo. E non poteva essere che il sommergibile. Invece, lo *Sciré* poté adagiarsi sul fondo e il « peritero » rimase beffato perché non aveva modo di sceverare tra le riflessioni provocate dalle rocce o dalla terra e quelle provocate dallo scafo sommerso. Il « rimbalzo » era sempre da settanta metri. C'è una differenza di tonalità tra il « rimbalzo » che diremo metallico e quello che diremo roccioso: tuttavia è difficilmente avvertibile.

Fosse come fosse, pur nella buona stella di non essere scoperti, la situazione degli italiani era scabrosa quanto mai. La sera del 29 ottobre Borghese giudicò che l'allarme alla superficie fosse finito. Occorreva, allora, dopo un così lungo tempo di inanimata immersione con le derivazioni delle correnti e del rigurgito di marea, conoscere la posizione in cui il sommergibile era venuto a trovarsi. Un dato indispensabile per dirigere verso l'obbiettivo. Di conseguenza, decise finalmente di emergere prima che facesse giorno, contando di

« fare il punto » fra i fari di Ceuta e di Gibilterra. Nùlla: per un complesso di circostanze dannate, il « punto » non riuscì.

Borghese chiamò i sommozzatori nella camera-ufficiali e li mise al corrente della situazione, tenendo un breve rapporto.

Disse: « Non sappiamo più dove ci troviamo ed abbiamo soltanto due ore di autonomia elettrica ». Ciò significa che soltanto per tale tempo così ristretto lo *Sciré* poteva navigare sott'acqua. Accennò alla impossibilità di proseguire. Era un sommergibilista di talento, aveva una grande pratica e non gli si poteva disconoscere davvero il coraggio. Un silenzio di comprensione seguì le sue parole. Era la seconda volta, per un verso o per l'altro, che quella missione doveva venire interrotta.

Ma ecco Birindelli far cenno di voler parlare. Borghese lo guardò invitandolo a farlo. Fu da lì che si giunse ad una importantissima svolta. Birindelli ha sorriso lievemente, rievocando quell'episodio.

« Piccoli fatti regolano spesso gli avvenimenti della vita e fu proprio l'ondeggiare di un'alga che allontanò la decisione di rientrare alla base. Il giorno prima, quando eravamo a ruzzolare sul fondo, ero andato al periscopio e mi ero indugiato ad osservare un'alga rimasta attorcigliata sull'aereo della radio. Dalla sua inclinazione, mi piccai, grosso modo, di calcolare la velocità della corrente che provocava i nostri spostamenti. Pensai che potesse avere una velocità di due miglia e mezzo. Ciò mi tornò subito in mente, quando Borghese ci disse che non sapevamo più quale realmente era la nostra posizione. Dissi di ritenermi in grado di giudicare lo spostamento subito. »

Borghese ascoltò senza interrompere, chiese poi qualche schiarimento, rimase perplesso. Quelli di Birindelli erano elementi piuttosto vaghi, sui quali, in altre occasioni, ci sarebbe stato da polemizzare chissà quanto e da non concludere nulla. Birindelli stesso lo sapeva benissimo. Borghese, che aveva tutta la responsabilità sulle spalle, prese d'un tratto la sua decisione. L'innato coraggio gli fece rompere ogni indugio. A dispetto delle condizioni contrarie in tutto e per tutto, si

risolse a proseguire la missione. Avrebbe manovrato, in base ad un calcolo tutto approssimativo, per entrare nella baia di Algesiras, da dove poi sarebbe stato sferrato l'attacco.

« Gli avevo forzato la mano » ammette Birindelli « e lo avevo fatto istintivamente. Ormai mi sentivo responsabile di tutto ciò che poteva accadere. Quando Borghese passò in camera di manovra per impartire gli ordini e noi rimanemmo soli, Tesei e De la Penne mi dissero senza tanti complimenti che ero matto e che avevo obbligato, in certo qual modo, il comandante a seguirmi, forzando la sua volontà. Non potevo dar loro torto. »

Tuttavia, i calcoli non dovevano esser poi tanto sballati, perché lo *Sciré* trovò presto la rotta giusta e infilò la baia di Algesiras entrandovi da occidente dopo aver evitato una zona irta di ostacoli come secche e scogli affiorati. Si inoltrò nella baia, raggiungendo un punto vicino e parallelo alla cittadella spagnola di La Linea. Presso la costa nord, si calò di nuovo sul fondo, a meno di venti metri di profondità. Immobile, silenzioso, rimase infine adagiato in quel letto finché non scoccò la cosiddetta « ora X ». Il punto voluto per la fuoruscita dei piloti e per il lancio dei « maiali » era stato raggiunto.

Alle due del mattino del 30 ottobre i piloti ed i « secondi uomini » avevano già indossato i paludamenti da mostri marini. La comunicazione cifrata di « Supermarina » aveva confermato l'esistenza di due navi da battaglia e di una portaerei nel porto interno. Lo *Sciré* emerse: si vedevano le luci di La Linea neutrale proprio di faccia. E Gibilterra, appena più a destra, era lì come a portata di mano. Borghese, come era suo compito, assegnò i bersagli: Birindelli contro la corazzata *Barham*, Tesei contro l'altra corazzata di nome *Renown*, De la Penne contro la portaerei situata al centro del porto. L'emersione del sommergibile non fu totale. Sbucò dal mare solo un metro di torretta, tanto da poter aprire il portello e da far uscire i tre equipaggi.

Gli uomini balzarono fuori, ognuno raggiunse subito il « cassone » del proprio apparecchio, a cui magari si attaccò: per-

ché, come era stato convenuto, lo *Sciré* tornò ad immergersi. L'estrazione del « maiale » dal suo guscio doveva farsi sott'acqua. Era anche stabilito che i tre equipaggi si attendessero poi in superficie, per raggrupparsi e compiere insieme la marcia di avvicinamento verso il porto.

L'esperienza in questa fase iniziale, cioè nello « sganciamento » dal sommergibile, non era ancora stata fatta nella realtà di una missione di guerra. In allenamento tutto è ben diverso. Per la prima volta, ora, i « maiali » stavano per lanciarsi sull'obbiettivo, secondo i piani prestabiliti. Né con l'*Iride* né col *Gondar* a tale fase era stato possibile di arrivare, come si è visto. Nell'estrazione del loro apparecchio, Birindelli e Paccagnini ebbero delle difficoltà. Per metà, uscì bene fuori dall'involucro: poi si bloccò. Era un contrattempo preoccupante. L'operazione fu completata e il « maiale » fu libero soltanto dopo quaranta minuti di lavoro.

Sott'acqua la visibilità era nulla. Birindelli non aveva visto nemmeno le ombre dei suoi compagni che lavoravano presso gli altri due « cassoni ». Si ricordò dell'appuntamento in superficie e delle sue modalità: attendersi per un quarto d'ora, e nel caso che non ci si trovasse, proseguire da soli verso l'obbiettivo dopo altri venti minuti. Birindelli ricostruisce: « Tornammo a galla a cavalcioni dell'apparecchio, cercai ansiosamente gli altri ma non li vidi. Il mio ritardo era stato troppo forte. Certamente erano già andati. Tanto per scrupolo mi tolsi la maschera e chiamai ripetutamente Tesei. Nessuna voce mi rispose. Tesei non lo avrei visto mai più, De la Penne soltanto dopo la guerra ».

I guai non erano finiti, con l'apparecchio. La pompa non funzionava, il « maiale » stentava a galleggiare perché molto appesantito. La velocità risultava bassissima. Forse era entrata l'acqua nelle batterie, chissà. In quelle condizioni non era bene muoversi. Le disgrazie sono come le ciliege, vengono giù a grappoli. Paccagnini informò il suo ufficiale che l'autorespiratore era bucato. Non c'era, data l'impossibilità di ripararlo, che ripiegare sul respiratore di riserva, la cui autonomia però era infinitamente più breve. « Che si fa? » mormorava Birindelli. E intanto provava a mettere in qualche modo in efficienza l'apparecchio. Inutile: stava appena a galla, discendeva a piombo se veniva allagata la cassa di emersione. La manovra diventava un disastro.

Birindelli non poteva sapere che stava accadendo un dramma comune a tutti. Anche i « maiali » di Tesei e di De la Penne avevano grossi inconvenienti. Per effetto della pressione cui erano stati sottoposti per una settimana, quale più e quale meno, funzionavano malamente. Tesei, dopo non poche noie, navigando a rilento raggiunse alle quattro e mezzo l'entrata del porto. Però, a quel traguardo, constatò di non poter operare. Apparecchio appesantito, anche il suo. Guasti ai respiratori. Ed a quel punto era indispensabile procedere e lavorare sempre sott'acqua. Tesei prese in esame anche l'ipotesi di un colpo a sorpresa in superficie, però la scartò a causa della forte fosforescenza. Nel suo rapporto scrisse: « ... soprattutto per non pregiudicare gli altri operatori, decido di desistere dall'impresa ». Se gli inglesi avessero scoperto lui, infatti, avrebbero finito col prendere o uccidere anche i suoi compagni.

Vediamo il caso di De la Penne. Partì con la bussola che non funzionava e si regolò con le luci della costa spagnola. Dopo meno di mezz'ora di marcia si trovò dinanzi, sia pure a notevole distanza, un « Mas » nemico. I potenti proiettori lo presero di infilata illuminandolo « a giorno ». Costretto ad immergersi, De la Penne navigò per un po' a quindici metri di profondità. Ad un certo punto, il motore del « maiale » si fermò. Caduta a quaranta metri, difficile risalire. Apparecchio inservibile, ormai. La rinuncia di De la Penne avvenne ancor prima di quella di Tesei: alle tre e mezzo, l'episodio era già chiuso.

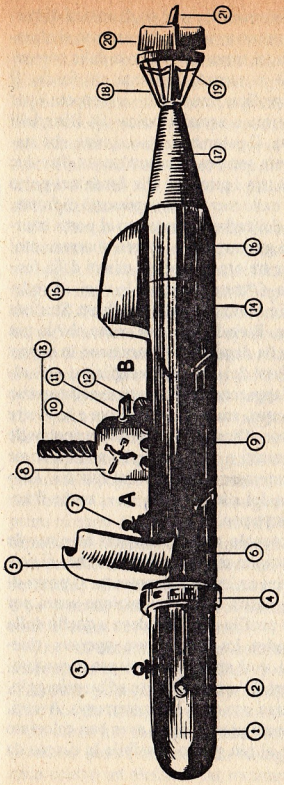
Ignaro di tutto, dunque, verso le tre di quella notte Birindelli era ancora indaffarato a tentare di restituire una certa efficienza al suo « maiale » recalcitrante ed a chiedersi: « Che si fa? ». Si trovava sempre nel punto della fuoruscita, grosso modo. Il sommergibile naturalmente non c'era più. Aveva lasciato il giaciglio sul fondale di venti metri, stava già diri-

gendosi cautamente verso l'uscita della baia, sulla via del ritorno. I casi erano due, per Birindelli e Paccagnini: o darsi per vinti (con plausibili ragioni), affondando l'apparecchio e guadagnando a nuoto la costa spagnola, o buttarsi a capofitto nell'avventura di un attacco con le armi spuntate. « Ci si va o non ci si va? » disse alla fine l'ufficiale al palombaro. E così dicendo prese di colpo la risoluzione di andare. Mi precisa: « Fra il contrattempo della estrazione dell'apparecchio e i tentativi di rimetterlo in sesto, erano volate via quasi due ore. Perciò pensai che arrivando tanto in ritardo all'imbocco del porto, se anche mi avessero scoperto non sarebbe stato un danno per gli altri equipaggi il cui lavoro avrebbe dovuto esser già compiuto ».

La concomitanza dei guasti nei tre « maiali » mi ha indotto a chiedere a Birindelli se non ci fossero stati dubbi di varia natura. Forse anche incuria nella fabbricazione, nella manutenzione o nella messa a punto. Ha risposto: « No. Erano apparecchi della serie in corso di riordinamento, ma pur sempre rudimentali, proprio dei "gingillini". Era tutto lamierino. La terza serie, quella che allo scoppio della guerra era in corso di ordinazione e che sarebbe stata consegnata più tardi, dette ottimi risultati. Negli apparecchi della mia missione la parte meccanica era da rivedere. Il dosaggio con l'acqua, per trovare l'equilibrio indispensabile alle manovre di emersione e di immersione, doveva farlo ancora il pilota stesso prima dell'azione. In pratica, la fase sperimentale non era finita. I maggiori inconvenienti erano dati dalle pompe e dalle valvole. La pressione del fondo provocava spesso anche l'allagamento delle batterie del motore a elettricità ».

Birindelli, dopo una breve pausa, ha soggiunto: « Sta di fatto che quando i mezzi cominciarono a funzionare le azioni arrivarono alla conclusione con pieno successo. Mi dolgo di non esserci stato più, nei tempi favorevoli. Anch'io avrei potuto essere un "affondatore" ».

Partirono. Le luci della costa aiutarono anche loro. Ad un dato punto si trovarono tra due piroscafi che rappresentavano le teste di due lunghe file di navi mercantili. Ci passarono



Schema del siluro a lenta corsa o «maiale»

A. Posto per il pilota - *B*. Posto per il secondo - 1. Carica esplosiva - 2. Spoletta e comando a orologeria - 3. Sospensione - 4. Braga per distaccare la carica - 5. Schermo di protezione del pilota - 6. Assetto-prora - 7. Comando assetto prora - 8. Leva per la rapida immersione - 9. Batterie - 10. Dispositivo per la rapida immersione - 11. Appoggio per il secondo uomo - 12. Bombola d'aria per esaurimento rapida - 13. Tubo di scarico per la rapida - 14. Motore elettrico - 15. Cofano con autorespiratore di riserva e utensili vari di lavoro - 16. Assetto-poppa - 17. Asse dell'elica - 18. Paraelica - 19. Elica - 20. Timone di direzione - 21. Timone di profondità.

in mezzo. Sentivano distintamente le voci degli uomini di bordo. Uscendo da quel corridoio a sinistra, il percorso si allungava; uscendone a destra, si trovava l'ostacolo della corrente. Meglio proseguire là in mezzo. La notte era fonda. Il « maiale » navigava in superficie, ma molto « appoppato » per la pesantezza già riscontrata e ormai cronica. Di Birindelli emergeva soltanto la testa. Il palombaro Paccagnini, che stava nel posto posteriore, era sempre tutto sott'acqua. Per due ore andarono avanti così, tra i piroscafi alla fonda nel porto esterno. Poi la testata del molo mercantile si presentò di fronte.

A destra c'era il molo dei carboni: l'accesso al porto interno, al nido delle navi da guerra, era lì. Primo sbarramento: erano passate esattamente tre ore e quaranta minuti dalla fuoruscita dal sommergibile. Oltre a percepire le voci, si vedevano anche le ombre delle sentinelle sulle banchine. Studiata brevemente la situazione, Birindelli si rese conto che la più pratica soluzione era quella di passare l'ostruzione in superficie. Aveva dovuto disfarsi dei congegni « tagliareti » e « alzareti » per alleggerire l'apparecchio. Passarono nello spazio esistente, sul pelo dell'acqua, tra la rete antisiluro e le sbarre che la collegavano alle boe. Dice: « Ricordo che le sentinelle erano a meno di trenta metri e mi meraviglio ancora come non ci vedessero. Presentivamo l'apertura del fuoco ». Allo stesso modo, all'insegna del « se la va, la va », anche il secondo sbarramento fu superato.

Era già un successo notevole, aver forzato una base navale tanto protetta. Ma l'emozione salì al vertice allorché, di colpo, apparve ai due uomini un'ombra gigantesca. Il posto di ormeggio era quello segnalato dalla ricognizione aerea per la corazzata *Barham* e il profilo corrispondeva a quello della « ammiraglia » della squadra. La distanza non superava i duecento metri. Il bersaglio, così stando le cose, era in posizione ideale per gli assalitori. C'era da credere ad un miraggio, tanto semplice, in definitiva, era stato l'accostamento. Avanti, allora: immergersi al punto giusto, dopo aver ben calcolato la rotta per raggiungere al più presto possibile la carena da spezzare.

Qui il racconto è tale da far trattenere il fiato: « Accadde una cosa da non dirsi. Mentre mettevo la prua sul bersaglio per poi andar giù e continuare sulla medesima direttrice registrata sulla bussola, dal nostro apparecchio si sprigionò un bagliore accecante. Ebbi un soprassalto. Era Paccagnini che senza accorgersene aveva urtato contro l'interruttore della nostra lampada subacquea e ne aveva provocato l'accensione. Acciuffai il palombaro per i capelli e ci immergemmo in un lampo. Non ho mai saputo se qualcuno vide il bagliore e se ci fu qualche reazione ».

Di « Pacca » (lo chiama così) il comandante parla con tono affettuoso. Un lavoratore silenzioso, serio e dotato di tanto coraggio. Un compagno ideale. Ora il palombaro viareggino (a quel tempo aveva il grado di 2° capo) è capitano del CEMM, ossia del Corpo equipaggi militari marittimi; è imbarcato sulla nave *Proteo* che ha speciali apparecchi per l'opera di salvataggio dei sommergibili. Chissà come avrà sentito stringersi il cuore, quella notte: prima per l'incidente della lampada, poi per la maschera che non serviva più. Accadde, infatti, che, non appena il « maiale » raggiunse il fondale del porto, Paccagnini si sentì mancare. Il suo autorespiratore di riserva, adoperato in tutta la navigazione perché l'apparecchio appesantito a poppa non gli permetteva di tenere la testa fuori dall'acqua, aveva esaurito l'ossigeno. Paccagnini accusava i primi sintomi di asfissia. Birindelli se ne accorse, gli ordinò di andare in superficie e di rimanere lassù, più fermo che poteva per non attirare gli sguardi del personale di bordo della corazzata. « Se vedi una boa, attaccatici » gli aveva detto. Ma il poveraccio non aveva forse nemmeno sentito: svenne ed emerse come un corpo morto.

« Lo vidi alzarsi dal fondo lentamente, come un sughero » continua Birindelli « e pensai che per lui fosse finita. Più tardi, quando gli inglesi, per ingannarmi, mi dissero che lo avevano trovato annegato, ci credetti senza il minimo dubbio. »

Un uomo era rimasto del tutto solo, in quella epica lotta. Un uomo contro una nave da battaglia. Come dire una formica contro un elefante. Al minimo dei giri, per muoversi

senza il minimo rumore, il pilota iniziò la marcia sul fondo. C'erano delle rocce. L'apparecchio ci passava in mezzo, le scavalcava. La distanza diminuiva, la rotta era precisa. Il pilota controllò la bussola: sì, tutto bene. Pochi metri, ancora pochi metri. « Forza, Gino » disse fra sé « ci sei!... » Aveva considerato il piano di emergenza. Senza l'aiuto del palombaro non avrebbe potuto applicare il morsetto e la cima alle « alette di rollio » della nave, per far pendere la carica di tritolo sotto la chiglia. Niente operazione classica e ortodossa, tante volte provata in allenamento, allora. Però il fondale era di quattordici metri e la corazzata « pescava » dieci metri. Era sufficiente, così, abbandonare l'esplosivo là sotto ed azionare la spoletta. Poi non gli sarebbe importato più nulla, qualunque fosse stata la sua sorte personale. Affondare una corazzata da solo, ci pensate, affondare una corazzata...

Una corazzata, un Golia tagliato nell'acciaio, con mille uomini a bordo, con cannoni da 381, con armi di tutti i generi. Più di un anno, nella quiete di Bocca di Serchio, aveva lavorato a tale mira. Per Alessandria era partito una volta, per Gibilterra un'altra volta, col medesimo obbiettivo. Niente si era mai materializzato. Non erano stati raccolti che lutti e delusioni. Ma finalmente arrivava il momento della rivincita. I quaranta morti dell'*Iride*, i dispersi del *Gondar*, e Toschi, Franzini e Stefanini, « Cecco » Brunetti, il comandante Giorgini, sarebbero stati vendicati.

Avanti: ancora per poco. Calcolò di essersi portato a settanta metri dal bersaglio. « Forza, Gino, forza, davvero ci sei!... » Ma d'un tratto il « maiale » si ferma. Il motore funziona e l'elica non gira. Forse si è bloccata contro una pietra appuntita. Birindelli scende dalle « staffe » e guarda. Non si capisce che cosa succeda. Riguarda: macché, non c'è nulla che trattenga l'elica. Realizza la situazione e si sente gelare: la ruota dentata di trasmissione si è rotta. L'apparecchio non potrà muoversi più. Se l'uomo potesse piangere in certi momenti di folgoramento improvviso, Birindelli sarebbe scoppiato in singhiozzi.

Ma non c'era tempo per imprecare contro la malasorte bef-

L'avventura di Birindelli nel porto di Gibilterra.

farda e maligna. Birindelli si dette subito a spingere il «maiale» sul fondo. Si accanì come un dannato, in quella fatica disperata. L'apparecchio era pesante, avanzava a suon di dieci centimetri. Almeno, se ci fosse stato Paccagnini!... In due, avrebbero potuto lavorare sodo. Spingi e spingi. L'uomo non desisteva. Però anche la natura del fondale gli era nemica. La roccia costituiva un forte attrito, gli scogli si ergevano uno presso l'altro, a sbarrare la strada. Birindelli si era già assai compromesso con la salute durante le esercitazioni. I superiori non avrebbero voluto nemmeno che partecipasse all'impresa. Era riuscito a imbarcarsi sullo *Sciré* dopo molte insistenze, l'aveva avuta vinta quasi raccomandandosi come un bambino. E sul più bello si accorse di aver dato fondo a ogni più riposta energia. Era stanco al punto di crollare. Lo svenimento per lo sforzo immane e prolungato lo stava attanagliando. Esausto: finita, proprio finita.

Parole sue: «Avevamo fatto l'errore di non mangiare o quasi, nell'immediata vigilia dell'azione. Per venti ore, io non ero riuscito, forse per il nervosismo, a toccare cibo. Perciò mi sentivo debolissimo. Con un ultimo sforzo riuscii ad azionare la spoletta, regolai lo scoppio a due ore. Lo feci per distruggere l'apparecchio e anche per un senso di ribellione verso la disgrazia. Avrebbero, almeno, saputo dove erano arrivati gli italiani. Venni a galla come un involucro di gomma. Ero proprio a settanta metri dalla nave da battaglia. A bordo tutto taceva. Respirai un po', stando fermo, aiutandomi con un lieve movimento dei piedi. Poi mi misi a nuotare lentamente, senza sporgere le braccia, con la testa quasi tutta sotto. Vidi una boa e mi ci agguantai. Fu lì che mi sfilai gli indumenti da sommozzatore e rimasi in tutta da lavoro, grigia, con le stellette e i gradi militari sulle maniche. Nuotai ancora verso qualche cosa che distinguevo appena...».

Birindelli era in piena crisi, stava per lasciarsi andare. Quel «qualche cosa» era un molo. Intirizzito dal freddo, l'uomo fu ghermito anche dai crampi. La resistenza, già tanto affievolita, stava per cessare del tutto, allorché lo sguardo incerto fu attratto da un cavo che pendeva lì, a portata di mano. Alzò

la destra, lo afferrò. Il cavo, avvolto a una bitta, pendeva dalla banchina.

Arrampicatosi sulla banchina, Birindelli si lasciò andare. Sdraiato sulla pietra, rimase un quarto d'ora in uno strano stato di pace assoluta. Quasi che si trovasse in un letto dopo due o tre notti passate «in bianco» a lavorare. Momenti nei quali non pensò a nulla perché il cervello non era capace di pensare. Come vuoto. Fasci di luce di riflettori gli passavano sopra la testa, facendo bianco il cielo e lasciando lui in ombra. Si riprese, poi. Si scosse, si stropicciò gli occhi e immediatamente riebbe il senso della realtà. Era già lucidissimo. La banchina era deserta, ma egli non poteva rimanere lì in eterno. Non doveva esserci più molto tempo di oscurità. Bisognava muoversi, tentare di portarsi dall'altro lato del porto, avvicinarsi alla costa spagnola.

Già: l'appuntamento fissato con gli agenti del controspionaggio addetti al ricupero dei piloti era in una località ben designata, nei pressi di Algesiras. Occorreva buttarsi in acqua, fuori del Molo Nord di Gibilterra, e dirigersi a nuoto verso il territorio spagnolo. Una nuotata di un miglio e mezzo, forse anche più. Marcia di avvicinamento al Molo Nord, a piedi. Avvistando delle ombre in distanza, si nascose dietro mucchi di carbone, scavalcò due cancellate. Però si trovò ben presto ad un varco pericoloso: il molo su cui ora camminava facendo «a nascondino» era interrotto da una passerella da cui pendeva una rete di sbarramento. Sulla passerella si vedevano dei soldati in armi. Cautamente, Birindelli si avvicinò, si calò giù, avanzò all'esterno mettendo i piedi sulle maglie della rete. Un motoscafo gli sbucò vicino, si fermò: ma nessuno degli uomini a bordo fece caso alle esibizioni di quell'originale equilibrista.

Addossandosi con le spalle ad un'arcata della passerella, per meglio defilarsi, e guardando in basso, fu colpito dai galloni delle maniche della sua tuta. Le rimboccò, per nasconderli. I gradi lo avrebbero denunziato. Risalì sull'altra sezione del molo e cominciò a camminare ostentando grande disinvoltura. Passò accanto o in mezzo a soldati e operai. Lo

squadravano da capo a piedi ma non gli dicevano nulla. Proseguì. Il Molo Nord, il cui esterno guarda La Linea, era raggiunto. Tuttavia sorgeva un altro e gravissimo ostacolo: la luce del giorno. Cominciava ad albeggiare. Come buttarsi a nuoto, con la gente che lo avrebbe fatalmente veduto? Ciò lo avrebbe condotto subito al manicomio. E dal manicomio alla polizia. Anzi, niente manicomio ma direttamente all'Intelligence Service. Alla fine di ottobre, un uomo che si butta in mare e si allontana nuotando vestito non rientra nella normalità delle cose. Avrebbero capito subito che c'era qualche cosa di cui diffidare.

Si rese conto, anche, di essere tutto sporco e di aver la tuta già fradicia. Dava nell'occhio. Era consigliabile eclissarsi alla vista degli operai e dei marittimi che ormai, con l'alba, affollavano il molo. Barche, battelli, piccoli bastimenti erano attraccati al Molo Nord, un po' più avanti. Si diresse là, guardando i nomi e le nazionalità di ognuno. Fu attratto da un piroscafetto da carico battezzato *Sant'Anna*. Spagnolo, sì, spagnolo. Infilò l'« imbarcadero », salì a bordo. Tentò, da sornione, di scivolare sotto coperta. Se avesse trovato un nascondiglio, avrebbe potuto passarci la giornata. Poi, chissà, il *Sant'Anna* avrebbe potuto partire. Con l'aiuto di un marinaio, non impossibile, in un secondo tempo, si sarebbe forse combinato qualche cosa di buono. Ma, proprio mentre stava per portarsi dietro il « castello », qualcuno lo vide, gridò una frase, gli si avvicinò. Fu necessario parlar chiaro, anche senza rivelare la parte compromettente. Chiese il permesso di rimanere a bordo. L'equipaggio era effettivamente spagnolo. Non gli fu detto subito un « no ». Birindelli ricordò di avere in tasca delle pesetas, sì frugò, trovò due biglietti da cento, li fece vedere. Beh, l'argomento parve convincente. Stavano per accettare i soldi e, quindi, per tollerare la sua presenza.

Sì, c'è un ennesimo « ma ». Questa è proprio una storia che si snoda a colpi di scena. Dunque: ma proprio quando l'affare stava per essere fatto, apparve un marinaio inglese. Gli spagnoli si allontanarono e ripresero i lavori di bordo. Uno di essi, prendendo il largo, mormorò che il piroscafo era sotto controllo britannico. Dalla padella nella brace. Fu inevitabile l'accompagnamento ad un ufficio di polizia militare, perché il marinaio inglese domandò, secco, se Birindelli faceva parte dell'equipaggio.

Un tenente di vascello sedeva ad una scrivania. Domandò: « Chi siete? ». Non era più il caso di « bluffare ». Birindelli, molto calmo, rispose di essere un ufficiale della Marina italiana e mostrò il piastrino di riconoscimento. L'interrogatore si mise a ridere, non lo prese davvero sul serio, disse, come per celia: « Ah, così voi siete un ufficiale italiano, eh? ». Risata più ironica. E proprio in quel momento si udì una detonazione che fece tremare tutto il porto. Sirene, allarmi, riflettori, accorrere di camionette. « Io credevo » commenta Birindelli « che fosse l'ordigno esplosivo dell'apparecchio di Tesei o di De la Penne. Avevo gettato, con gli indumenti, anche l'orologio subacqueo di dotazione e non avevo più cognizione del tempo. Invece era proprio la testa del mio apparecchio che esplodeva, a trenta metri dalla corazzata. La corrente l'aveva avvicinata ulteriormente. Roba da mangiarsi le mani. »

Il tenente di vascello non rise più. Fu chiamato un capitano di fregata. Salutò, si sedette, osservò attentamente il piastrino cui Birindelli aveva aggiunto la tessera di ufficiale della Marina italiana. Alzando gli occhi sul viso dell'assaltatore, bruscamente domandò: « Conosce Aicardi? ». Il nome era sbagliato, si trattava di Accardi. Sì, lo conosceva benissimo. Era un ufficiale del sommergibile *Lafolè*. L'inglese spiegò che il sommergibile era stato affondato due giorni avanti nello stretto di Gibilterra. Poi, ancor prima di iniziare un vero e proprio interrogatorio, il capitano di fregata pronunciò questa frase che a Birindelli fece grande effetto: « Se voi siete chi io penso, avete un ritardo di tre giorni. I vostri amici passeggiano da tre notti sulla spiaggia di La Linea. Uno alloggiava all'hotel "Principe Alfonso" ». Alludeva, evidentemente, agli agenti del controspionaggio incaricati del recupero dei piloti dei mezzi di assalto.

Birindelli si trincerò in un assoluto mutismo. Il capitano

di fregata si stancò e lo mandò nella prigione di Gibilterra, a dividere una cella con i delinquenti comuni. La sera alle nove fu riaperta la porta e il prigioniero fu condotto alla presenza di sei ufficiali della Royal Navy e della Air Force. Un interrogatorio a domande in croce che si protrasse, ininterrotto, fino alle cinque del mattino. Volevano sapere, soprattutto, come era arrivato fin lì. Inventò una storiella, per placarli. Rispose, cioè, di essere un naufrago di un « Mas » affondato, durante una ricognizione, nell'urto contro un relitto. Ma gli inglesi non lo credettero per una strana circostanza: catturato alle sei del mattino, Birindelli era rasato di fresco. Si erano fatti la barba tutti insieme, gli operatori, prima di lasciare lo *Sciré*. Era stato proprio lui, scherzando, a lanciare l'idea: « Gli inglesi dicono che un gentiluomo non esce mai di casa la mattina senza essersi fatta la barba: e noi, approvando, andremo ben sbarbati ad affondare le loro navi ».

Così, per tale osservazione, l'interrogatore di turno ribatté: « Un naufrago non esce di fresco dal barbiere. Voi siete una spia o un sabotatore e sarete giudicato dalla Corte marziale ». Un altro ufficiale aggiunse: « Avete detto delle bugie per nascondere la vostra vera identità. Non siete un combattente regolare e non potrete essere trattato da prigioniero di guerra. Dimostreremo le vostre bugie ».

Quando l'interrogatorio cominciava a incidere sui nervi del prigioniero, gli furono chiesti i nomi degli uomini che erano con lui su quel fantomatico « Mas ». Egli fu pronto a sciorinare il numero dovuto, cercando tra i nomi di gente ben conosciuta. Gli inglesi scrissero tutto. E il giorno dopo, richiamandolo, tornarono a farglieli ripetere. Li ricordò tutti, meno l'ultimo che sbagliò.

Nuova minaccia di un giudizio sommario, di nuovo nel carcere fetido. Birindelli meditava. Sapeva davvero ogni cosa dell'organizzazione italiana, il nemico? La frase del capitano di fregata induceva a pensare che avessero importanti informazioni. Nel carcere fu portato anche Paccagnini, che si era riavuto emergendo, era stato scoperto e catturato prima del suo ufficiale. I due uomini parlarono della cosa. Birindelli

decise di avvertire quelli di Bocca di Serchio. Era un impegno preciso, quello di dare, se possibile, informazioni utili sul nemico. Scrisse due parole, proprio due, sopra una cartolina indirizzata a Falcomatà: « Sanno tutto ». Si prestò ad impostarla un prete spagnolo che andò alla prigione a confessare Accardi.

Tuttavia, più tardi, ripensando e valutando meglio, considerato il colpo mancato per un soffio, dall'ospedale dove fu ricoverato appena trasferito in Inghilterra a causa delle precarie condizioni di salute, Birindelli corresse le informazioni con una lettera a sua madre. La lettera, in un frasario convenzionale che non dette ombre alla censura, diceva: « Di' a Bruno di seguitare a prepararsi agli esami e sicuramente sarà promosso perché i professori non sono cattivi come sembrava. Io sono bocciato per la stessa ragione di Gigi alla seconda sessione di esami ».

La mamma lesse e rilesse il foglio, allarmatissima. Temette che il figlio fosse in preda ad una crisi psichica. Che cosa erano tutte quelle frasi incomprensibili, insensate? Poi, ricordandosi che Bruno era il nome di Falcomatà (che aveva conosciuto perché era stato da lei a rincuorarla dopo la cattura del figlio), la signora gli mandò la lettera. Crisi psichica? Per quelli di Bocca di Serchio era tutto chiaro. Il compagno prigioniero diceva che il « maiale » meritava fiducia e che bisognava insistere nei tentativi. Aggiungeva che non era vero che gli inglesi (i « professori ») sapevano tutto ed erano quindi in grado di neutralizzare ogni attacco. Finiva col segnalare il guasto che aveva immobilizzato il suo apparecchio: « Gigi » era Luigi De la Penne che rientrando dalla prima missione contro Gibilterra aveva constatato, riprovandolo, la rottura della ruota dentata di trasmissione.

La lettera, con opportune annotazioni, andò al Ministero e servì non poco a far rivedere certe idee che andavano prendendo piede. Dopo i tre insuccessi, constatate le perdite e il nessun guadagno, a Roma si parlava, infatti, di accantonare e scartare l'utilizzazione dei « maiali ». Anzi, la preparazione fu intensificata, i vuoti furono colmati. In definitiva, pur non avendo danneggiato e tantomeno affondato nessuna na-

ve, a Gibilterra i « siluri umani » avevano fornito la prova della possibilità di forzare un porto ben protetto. Birindelli era arrivato, non visto, a settanta metri dalla nave ammiraglia, avrebbe sicuramente centrato il bersaglio se non gli fosse occorso un incidente banale.

La *Barham*, sfuggita per puro caso al « siluro umano », sprofondò un anno più tardi nel Mediterraneo orientale, con tutti i suoi quasi mille uomini a bordo, nel giro di soli sei minuti, squarciata dai siluri del sommergibile tedesco comandato dal tenente di vascello Von Tiesenhausen. Quanto a Gino Birindelli, la sua parte nella elettrizzante vicenda dei mezzi di assalto era terminata. Rimase in prigionia in Inghilterra dove, comandante italiano di campo, ogni poco « dispiaceva » agli inglesi e veniva ripetutamente chiuso in cella. Consegnato in un secondo tempo agli americani, rimpatriò dopo l'armistizio (esattamente nel marzo 1944) e comandò a Taranto il ricostituito gruppo dei « barchini » che operò nell'Adriatico. La medaglia d'oro gli fu conferita per il complesso della sua attività, ma in primo piano figurò la sfortunata impresa di Gibilterra.

« Anni fa, quando comandavo il *Montecuccoli* nella crociera intorno al mondo » mi ha detto « durante la sosta a Gibilterra mi piacque rivedere il carcere dove ero stato con i ladri e gli assassini. Di colpo, là dentro, rividi per filo e per segno tutto ciò che era stato, con memoria lucidissima. Ebbi ancora, d'un tratto, quel senso di sperdutezza provato quando l'apparecchio mi si bloccò, ad una inezia dal bersaglio. »

Tesei e De la Penne rientrarono a Bocca di Serchio. Tanto l'uno che l'altro, dopo aver affondato l'apparecchio inservibile, distrutti i respiratori e le guaine di tessuto gommato, avevano raggiunto a nuoto la costa spagnola, in punti diversi. Tesei era arrivato alle 7,10 presso La Linea, mentre De la Penne aveva toccato terra a nord di Algesiras alle 7,30 di quel 30 ottobre. Un personaggio denominato « agente N », a cui entrambi erano arrivati, si era occupato di cancellare ogni traccia e di rimandarli in Italia.

Con la scomparsa di Birindelli, essi soltanto, assistiti dal medico Falcomatà, erano rimasti a rappresentare la « vecchia guardia ».

Il primo colpo arrivato a segno

I BARCHINI ESPLOSIVI
MTM

Fu lunga e tormentosa, la strada del successo, per il « siluro a lenta corsa ». Tra i mezzi di assalto della Marina c'erano però anche i « barchini esplosivi ». E la prima vittoria italiana in tal genere di guerra arrise proprio ad essi. Ciò accadde nel marzo del 1941.

I « barchini » avevano il loro nido a La Spezia e precisamente al « Balipedio Cottrau », sulla via di Porto Venere. Dipendeva, anche questo reparto, dalla Flottiglia Mas speciale che aveva preso il nome di Decima. Ivi i piloti si allenavano, si impratichivano in ogni dettaglio. Tecnicamente, i « barchini » si chiamavano « MTM », sigla di « motoscafi turismo modificati ». In pratica si trattava di un adattamento bellico di motoscafi da corsa e li costruiva, appunto, la ditta dell'ingegner Carlo Cattaneo dai cui cantieri erano usciti i mezzi più veloci in tal campo, trionfatori di tante gare motonautiche internazionali. Inizialmente, l'idea di tale utilizzazione l'aveva avuta il duca Amedeo d'Aosta che, essendo generale dell'Aeronautica, pensava ad azioni di « barchini » portati presso l'obbiettivo dagli aerei. Poi suo fratello, il duca Aimone di Spoleto, ammiraglio, l'aveva realizzata con la collaborazione del comandante Giorgis.

Gli « MTM » erano lunghi poco più di cinque metri e larghi quasi due, avevano il fondo piatto. Lo scafo era costruito in materiale leggerissimo, il motore (Alfa Romeo da 2500) poteva sviluppare una velocità di trentadue miglia orarie. Il complesso dell'elica e del timone non era però rigido come

nei motoscafi comuni: poteva ruotare verso l'alto, sollevandosi in modo da permettere al «barchino» il passaggio delle ostruzioni in superficie, fino, cioè, a scavalcarle. La prua era costituita da una carica di tre quintali di esplosivo. Il mezzo doveva essere lanciato contro il bersaglio ed il pilota saltava giù al momento giusto, abbandonandolo dopo aver ben preso la mira e fissato i timoni.

Dei «barchini» e del loro successo ho riparlato col compagno di reticolati Luigi Faggioni che li guidò nella baia di Suda, all'affondamento di importanti unità nemiche. Faggioni, medaglia d'oro, è spezzino e appartiene ad una famiglia di vera e propria «gente di mare». Una famiglia di armatori e di capitani di lungo corso. È rimasto nella Marina militare ed ha il grado di ammiraglio. Recentemente ha comandato al Varignano, lì a La Spezia, il Centro subacqueo e incursori. Una scuola completa, con un ciclo formativo dei piloti ed un ciclo di esercitazioni belliche. Vi si forma l'uomo e gli si insegna ad operare, insomma. Anche il progresso dei materiali è attentamente seguito. Innamorato della sua specializzazione, questo ufficiale dalla pelle bruna, grandi la bocca e il naso, alta la fronte nella stempiatura, continuò a tavolino la sua battaglia col medesimo entusiasmo e la stessa energia di quando operava sui mari.*

Mentre parlavamo dinanzi ad una grande fotografia della baia di Suda (presa dalla ricognizione aerea dopo l'attacco) che fronteggiava il suo tavolo nell'ufficio del Varignano, ricordo che ha trillato il telefono. Era una comunicazione da Roma. Faggioni, appena preso il microfono, cominciò a protestare vigorosamente dicendo: «Così non può andare, rischiate di sciuparmi tutto». Protestava per un nuovo trattamento economico dei suoi uomini che costituiva un passo indietro anziché un passo avanti. Spiegava che ciò non era adeguato al rischio e al sacrificio del servizio. A me, poi, disse: «Non

* Ora Faggioni, naturalmente in pensione, ha il grado di ammiraglio e vive a Chiavari con la moglie, nativa di quella cittadina. (*N.d.A.*, 1990)

vogliono capire che qui siamo nel campo dell'eccezionale. Le esercitazioni stesse comportano un rischio per la vita. Gli incidenti mortali non mancano. Io mi studio di fare alto lo spirito di questi ragazzi e poi arriva qualche cosa che li deprime. Giuro che, andando al Ministero, finirò con lo spuntarla».

Tornammo dinanzi all'ingrandimento fotografico che forniva lo spunto della rievocazione. Domandai, a distanza di tanti anni, che cosa egli ricordava di aver provato quando arrivò il momento dell'azione. Risposta: «Tutti tirammo un sospiro di sollievo. Quel momento era stato a mezz'aria da tanto tempo, era stato rimandato tante e tante volte che i nostri nervi non ne potevano più. Dicemmo un "finalmente" e non pensammo più a nulla».

Attese lunghe, interminabili, da una base all'altra. I tre fattori concomitanti, indispensabili per l'attacco, si presentavano ben raramente. Se la notte era illune e il mare era buono, mancavano le navi nemiche nel porto. O viceversa. L'ordine di tenersi pronti era di prammatica, ma il contrordine lo seguiva ostinatamente. Il morale saliva alle stelle e scendeva a precipizio, in un'altalena che logorava.

Quando si profilò l'ombra della guerra, Faggioni era in Africa Orientale, ufficiale di ordinanza del duca di Ancona, risiedeva ad Adi Ugri. Chiese di rientrare in Italia per essere assegnato ad una flottiglia di «Mas». Era tenente di vascello. Ma a La Spezia, nell'ambiente della Marina venne a sapere che c'era «qualche cosa di nuovo e di strano». Fu un po' una intuizione, fu un po' il collegamento di osservazioni e di mezze frasi colte di sfuggita. Ebbe occasione di incontrare il comandante Giorgini e provò a parlargliene. Giorgini lo ascoltò, non si scoprì, ammise e non ammise, rispose infine che non c'erano possibilità di entrare nel clima di quel «qualche cosa di nuovo e di strano» perché i ranghi erano completi. Tuttavia, in seguito, si ricordò della richiesta e chiamò Faggioni, non per Bocca di Serchio ma per il «Balipedio Cottrau».

Ha mormorato, sorridendo, Faggioni: «Quando arrivai al

misterioso reparto, dico la verità, ebbi l'impressione che non fosse una cosa seria. Vidi quegli "affarini rossi" e non potevo rendermi conto di come potessero avvicinarsi al bersaglio senza essere sentiti. Lanciati a tutta velocità, facevano un rumore infernale. E poi... ».

I dubbi, le perplessità, erano legittimi. La tattica di impiego non sembrava ancora ben delineata. Bisognava colpire il bersaglio in navigazione? Ma dall'urto del « barchino » contro la nave all'esplosione passavano sette secondi. Sì, perché la carica di tritolo si liberava dal resto e scendeva verso il fondo, essendo calcolato che scoppiasse all'altezza della carena, cioè del punto vitale. In quel tempo pur breve, anche se investita, una nave veloce poteva filar via: e la carica scoppiare quando già la nave era passata.

Faggioni, in ogni modo, decise di non stare tanto a ragionarci su. Cominciò ad orientarsi ed a studiare sulla più logica applicazione del mezzo. Gli allenamenti degli equipaggi, previsti per l'attacco di sorpresa a bersagli fermi nei porti, si protrassero per otto mesi. Nel luglio del 1940 un primo gruppo di « barchini », quello di cui Faggioni ebbe il comando, fu trasferito alla base navale di Augusta. Si progettava, di lì, un'azione contro Malta. Intanto, poiché il comandante Giorgini cadde prigioniero, si verificarono i mutamenti nei comandi e nelle direttive dei mezzi di assalto. Periodo triste, deprimente. Incertezza in tutto e per tutto. Da Roma arrivavano improvvisi ordini di operazioni, senza alcuna istruzione particolareggiata. Sarebbe stato come operare alla cieca, privi di un piano ben definito. « Per fortuna » ha ricordato Faggioni « l'azione non fu fatta mai. Si sarebbe risolta in un disastro. Intanto, addio al morale degli equipaggi. Molti uomini del gruppo chiesero di essere trasferiti perché non avevano più fiducia. »

Ma la vita del gruppo riprese a pulsare ben presto con regolarità. Il comandante Moccagatta agguantò con energia e passione le redini dei mezzi di assalto. Via da Augusta, non più incertezza per Malta. Fu decisa, da « Supermarina », un'azione che interessava il settore dell'Egeo, dove la nostra situazione si andava logorando. Il conflitto con la Grecia era scoppiato e gli inglesi avevano occupato l'isola di Creta attrezzando la baia di Suda come base per le loro navi. Così, due cacciatorpediniere con otto « barchini » partirono da Augusta per Lero il giorno di Natale del 1940. Lo stesso Moccagatta faceva parte della spedizione col compito di curare la sistemazione del reparto e di « illustrare » all'ammiraglio Luigi Biancheri, comandante dell'Egeo, l'utilizzazione più razionale del gruppo.

In realtà, Moccagatta fece molto di più. Fu lui che studiò i piani fino all'ultimo particolare e che restituì lo spirito combattivo a chi lo aveva perduto. Si trattenne nell'Egeo per quasi un mese e lasciò all'ammiraglio Biancheri uno strumento formidabile, in piena efficienza. I cacciatorpediniere che portarono i « barchini » ed i piloti alla nuova destinazione erano lo *Strale* e il *Dardo*. Puntarono su Bengasi e di là risalirono verso nord-est, battendo rotte pericolosissime, facendo scalo a Rodi. Il 28 dicembre raggiunsero Lero. Per non dare nell'occhio, dovendo i cacciatorpediniere intraprendere subito la via del ritorno, il gruppo degli assaltatori alloggiò, in un primo tempo, sul piroscafo *Asmara*, carico di carne congelata destinata al rifornimento dell'isola.

I piani erano pronti, le cognizioni sulle caratteristiche della baia e sulle opere di difesa da superare erano perfette, questa volta. Per di più, intensificando gli allenamenti, i piloti si erano addestrati per il passaggio di quel tipo di ostruzioni che si sapevano trovarsi all'ingresso della baia da forzare. A Suda, convogli e unità da guerra inglesi facevano brevissime soste, spesso arrivando sul far della sera e ripartendo di buon mattino. Una volta la ricognizione aerea segnalò la presenza di due navi da battaglia, ma la luna era piena e la difesa antiaerea, rafforzata da stormi di « caccia » supplementari, rendeva impossibile l'avvicinamento degli osservatori.

Aspettare, di nuovo, sempre aspettare. Perché fosse più prossimo all'obbiettivo, il gruppo di Faggioni fu trasferito nell'isola di Stampalia, dove quasi ogni notte la Royal Air Force mandava i suoi bombardieri. I sonni degli uomini dei mezzi

di assalto non furono davvero tranquilli. Le torpediniere *Crispi* (comandante il capitano di fregata Ferruta) e *Sella* (al comando del capitano di corvetta Redaelli) ebbero l'ordine di dislocarsi, il 23 gennaio, a Stampalia per essere pronte a imbarcare i mezzi e gli uomini in caso di possibilità di attaccare la baia di Suda nel periodo illune o di luna scarsa che si protraeva fino al 31. Ci furono due partenze e due richiami improvvisi alla base. Una volta, le navi nemiche erano già partite, un'altra volta le torpediniere dovevano essere utilizzate per parare la minaccia di uno sbarco di « commandos » in una delle nostre isole. L'ammiraglio, responsabile del settore, era logicamente restio ad arrischiare quelle navi che erano anche le uniche che aveva a sua disposizione.

L'organizzazione, in ogni modo, era ben studiata. Da Stampalia, partendo verso il tramonto, le torpediniere potevano portare i « barchini » entro la mezzanotte nel punto stabilito a ragionevole distanza dall'obbiettivo. Ogni pomeriggio un aereo da caccia si portava davanti a Suda e segnalava, per radio, se c'erano convogli o navi da guerra importanti. La segnalazione, ricevuta a Rodi, provocava l'immediato decollo di un « S 79 » con a bordo l'osservatore della Marina tenente di vascello Bertone. Poi l'« S 79 » rientrava, dopo aver preso le fotografie e aver raccolto elementi sulla situazione nella baia di Suda. Infine, se l'azione veniva decisa per quella notte, il tenente di vascello Bertone si trasferiva in volo a Stampalia e ragguagliava in ogni particolare Faggioni e i suoi compagni.

Due piloti dei « barchini » furono feriti da schegge di bomba aerea a Stampalia, nel febbraio. Si raccomandarono di non essere tolti dall'organico, fecero in tempo a guarire ed a tenersi pronti per quell'azione così difficile a materializzarsi. La volta buona per il gran balzo arrivò, alfine. Un incrociatore da diecimila tonnellate e diversi grossi piroscafi erano stati segnalati sulla rotta di Suda. Gli assaltatori erano stati trasferiti nuovamente a Lero per non lasciarli di continuo esposti all'offesa della Royal Air Force. Ma furono fatti partire subito. Sarebbero tornati a Stampalia, per ogni evenienza. Ci

arrivarono la notte del 24 marzo, sempre a bordo del *Crispi* e del *Sella*.

Stampalia, davvero, era un'isola senza pace. Al mattino susseguente gli aerei nemici si presentarono e picchiarono forte. Il piroscafo armato *Lero*, presso cui le due torpediniere si erano messe alla fonda, fu centrato in pieno da cinque bombe di piccolo calibro. Ci furono due morti e cinque feriti. Faggioni e i suoi compagni avevano dormito proprio sul *Lero*. Una bomba rimasta inesplosa fu gettata in mare da lui. Una scheggia colpì il coperchio di uno dei « barchini » e sfondò lo scafo. Per fortuna nessuna bomba si abbatté sulle prue dei « barchini » perché avrebbe provocato lo scoppio della carica di tre quintali di tritolo. Un tale pericolo consigliò di sbarcare tutti gli « MTM » e di sistemarli a terra. Gli uomini si accingevano a quel lavoro, quando arrivò a Faggioni l'ordine di operare a Suda quella notte stessa.

I marinai fecero subito delle targhette con i nomi dei morti e le applicarono ai « barchini ». Le torpediniere salparono alle cinque e mezzo di quel pomeriggio. Faggioni, nella navigazione di avvicinamento a Creta, ripensò che proprio sul *Sella* aveva avuto, da aspirante, il suo primo imbarco. Allora, il comandante era Novaro, morto poi al principio della guerra, nella gloriosa battaglia del suo *Colleoni*. Un fiotto di ricordi, durante la navigazione di sei ore, nelle tenebre profonde di una notte senza luna.

Creta si avvicinava. E così il momento della fatalità. Sarebbero ritornati indietro una terza volta? Non si poteva mai sapere. Col cuore stretto, occhieggiavano la radioricevente di bordo. Il tempo sembrava essersi fermato. Le due torpediniere portavano otto « barchini » e otto piloti, ma Faggioni aveva avuto ordine di impiegare soltanto sei mezzi. « Due » aveva ordinato l'ammiraglio « rimarranno disponibili per possibili, importanti azioni nel prossimo futuro. » Fu necessario procedere al sorteggio perché nessuno intendeva rinunciare. Il secondo capo Capriotti, uno degli esclusi, scrisse nel proprio rapporto, rivelando il senso dell'amarezza: « ...quello, cioè il fatto di eseguire la missione in sei, fu l'unico punto

che rattristò tutti perché ci costringeva a dividerci proprio dopo tanto lunga vigilia vissuta insieme con le medesime ansie, le medesime trepidazioni, i medesimi proponimenti e la medesima fede: dividerci proprio così vicino alla meta per la quale sempre in perfetta comunione spirituale avevamo vissuto ».

I cinque piloti designati ad operare con Faggioni furono: il sottotenente di vascello Angelo Cabrini, il capocannoniere Alessio De Vito, il capomotorista Tullio Tedeschi, il secondo capo Lino Beccati e il sergente Emilio Barbieri. Per radio, anziché il richiamo alla base di partenza, arrivarono precisi dettagli circa gli ancoraggi delle navi da attaccare. Conferme, nessun mutamento. Il dado, ormai, stava per essere tratto. Faggioni ripeté ai suoi uomini un sacco di raccomandazioni, precisò ancora ad essi il luogo dove avrebbero dovuto riunirsi dopo il colpo, per tentare di sfuggire alla cattura. Nel piano organizzativo era previsto che un aereo di soccorso si sarebbe avvicinato quanto più possibile alla baia di Suda nella mattinata del 26, volando a quota minima per cercare di individuare i componenti gli equipaggi dei natanti eventualmente avvistati. Era presupposto, cioè, che gli uomini potessero allontanarsi dalla baia utilizzando pescherecci o barche a remi. Loro stessi avrebbero dovuto fare segno all'aereo per farsi riconoscere.

Raccontando questo, Faggioni ha detto: « Non potevo dire loro che dopo aver compiuto l'azione tutto era da considerarsi finito. Io sapevo bene che era così, a dispetto di ogni tentativo di ricuperarci. La migliore delle ipotesi, al solito, era la prigionia. Però dovevo lasciare a quei ragazzi qualche speranza. Avevo indicato un punto, sulle carte geografiche e sulle fotografie, un punto della costa dove avremmo dovuto radunarci per prendere un sentiero che di lì si dipartiva verso la montagna. Tutto in ipotesi, molto in ipotesi, si intende ».

Erano le 23,30 quando le torpediniere si fermarono in mare aperto, a dieci miglia a levante di capo Tripiti. La manovra per la messa in mare dei « barchini » occupò pochi minuti. Gli equipaggi del *Crispi* e del *Sella* erano tutti in coperta.

Sereno cammino. Capriotti, descrivendo la scena, chiuse così il suo rapporto: « In tutti c'era la certezza che i "milords" avrebbero avuto una sveglia ad effetti centuplicati rispetto a quella che ci avevano dato all'alba, bombardandoci a Stampalia ». Arrivederci, buona fortuna. Le torpediniere invertirono la rotta e sparirono nella notte. Rimasti soli, i sei uomini sui sei gusci si sentirono improvvisamente calmi, freddi nella determinazione. « Andiamo » disse Faggioni. Ed a se stesso mormorò: « Sarà quel che sarà ».

Sarà quel che sarà. Avanti. Era previsto che ci volessero almeno quattro ore, navigando a media velocità, per raggiungere l'obbiettivo. Sei uomini e sei fuscelli, in acque nemiche, in balia del mare e delle tenebre. I « barchini » marciavano in formazione « a losanga », quello di Faggioni era in testa. Si tenevano tutti nel raggio di una decina di metri. Facevano un bel baccano, nei tratti in cui forzavano l'andatura. Proprio come motoscafi da corsa. All'ingresso della baia, certo, bisognava cambiare tutto: ossia far girare i motori al minimo e procedere con prudenza.

« Dirigevo la piccola flottiglia » ha spiegato Faggioni « alzando, abbassando e roteando le braccia in un linguaggio figurato convenzionale. Sulle maniche avevo fissato grossi bottoni fosforescenti. » La formazione rimase compatta, la manovra si snodò senza intoppi. Dopo due ore, cioè all'1,40, la costa fu avvistata. I motori smisero di rombare, si limitarono a produrre un lieve brontolio. I « barchini » abbandonarono la formazione « a losanga » e assunsero quella « di fila ». Accostando a dritta, imboccarono la baia.

Di Suda, praticamente Faggioni sapeva ormai tutto. All'imbocco della baia c'era un primo sbarramento, descritto come facilmente superabile. Tuttavia, al centro c'era un isolotto con un fortino. Le fotografie della ricognizione aerea erano risultate preziose, benché scattate dall'altezza di quattromila metri, a causa dell'opposizione della « caccia » inglese del vicino aeroporto di La Canea. Talvolta, per condurre a fine la loro missione, i piloti italiani avevano ingaggiato duelli aerei e le riprese erano state eseguite in pieno combattimento. I ri-

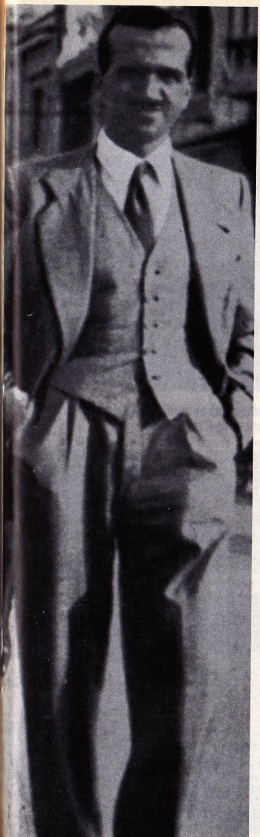
cognitori avevano individuato anche le batterie sistemate sui costoni che racchiudono la baia. Ci erano riusciti grazie ad audaci abbassamenti di quota compiuti allo scopo di eccitare il fuoco contraereo.

Piccole luci azzurre (segnali di trasmissione) fiottavano fra l'isolotto ed un forte sulla sinistra dell'entrata. I « barchini » si fermarono, con le prue una a ridosso dell'altra. Faggioni mormorò: « Gli inglesi sono molto svegli stanotte ». Si accesero i proiettori di una nave. Gli uomini del forte e quelli dell'isolotto continuavano a comunicare tra loro con le luci bluastre. Non c'era la luna, però le stelle qualche luminosità la davano. Avanti: quella ostruzione era fatta di tanti gavitelli uniti da una rete. Il comandante passò per primo, scavalcandola grazie alla possibilità di sollevare il blocco delle eliche. Gli altri passarono nella sua scia. Pochi minuti più tardi, ecco la seconda ostruzione. Girarono sulla destra, sfruttando il cono di ombra dell'isolotto. Qui un « barchino », quello di Barbieri, rimase impigliato e ritardò un po' la marcia degli altri. Il capofila si trovò solo e tornò indietro a vedere che cosa era successo. Tutto bene: la flottiglia si ricompose. Aggirando l'isolotto, gli assaltatori distinsero nettamente le vedette del fortino ma non furono visti.

« In quella difficile navigazione tra un ostacolo e un altro » ha raccontato Faggioni « pensai con gratitudine al mio amico Baffigo al quale avevo preso una bussola che funzionava benissimo, al contrario di quelle già esistenti sui nostri mezzi. Baffigo, che apparteneva all'Aeronautica, non se ne serviva, stava per farne un portacenere. La presi sul suo tavolo, quando eravamo ad Augusta. Senza quella bussola, magari ci saremmo trovati in grave difficoltà. »

Si trovarono troppo spostati sulla destra e corressero la rotta, poiché il comandante ritenne più utile e più prudente tenersi nel mezzo della baia. Erano le 2,45. Due ore e mezzo li separavano dall'aurora. Il cielo, infatti, avrebbe cominciato a schiarirsi alle 5,18. Quello sarebbe stato il momento più favorevole per lanciare l'attacco. Temendo di dover perdere del tempo sulla terza ostruzione e di trovarsi in ritardo, Fag-

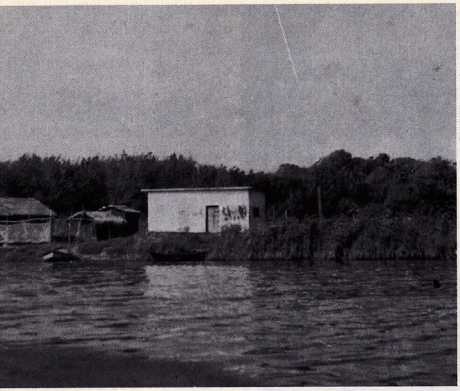
1



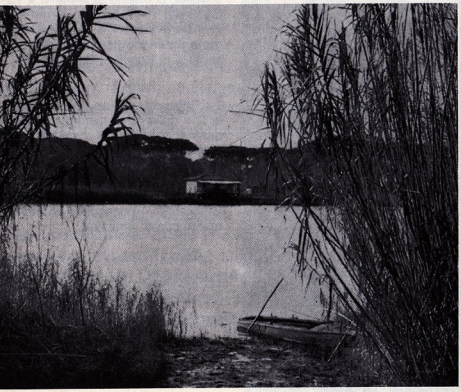
2

1. Teseo Tesei, il gigante della vicenda. Fu lui che fortemente volle e determinò la costituzione del reparto degli arditi del mare e l'impiego dei mezzi da lui stesso ideati. Era, oltreché un uomo eccezionale, un asceta. Morì nell'attacco a Malta, o meglio si immolò, il 25 luglio del 1941. La foto lo mostra in «libera uscita» a Viareggio durante il periodo delle esercitazioni segrete di Bocca di Serchio.

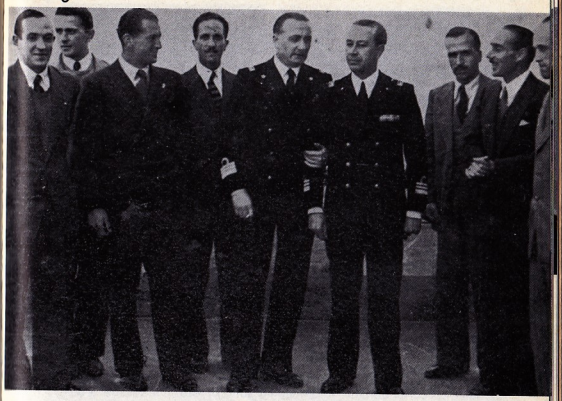
2. L'ingegnere Elios Toschi, dopo la fine della guerra entrato nell'industria privata, era capitano del Genio navale quando, alla vigilia del conflitto, inventò e realizzò, in collaborazione col suo compagno di Accademia Tesei, il «siluro a lenta corsa», conosciuto comunemente come «maiale».



-4. Due vedute di Bocca di Serchio dalla parte della tenuta Salviati. Quella in basso ha nello sfondo la sponda di San Rossore.

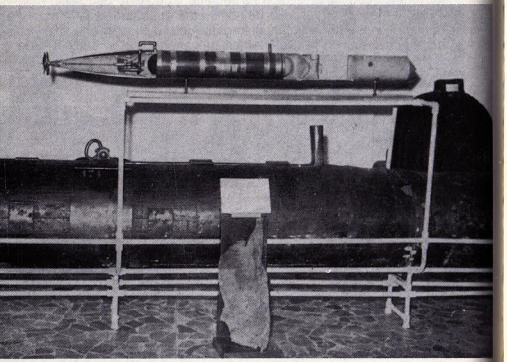


5



5. Un gruppo di pionieri di Bocca di Serchio. È una foto della primavera del 1940. La guerra stava per coinvolgere l'Italia, ormai. Da sinistra a destra, in abiti civili, sono: il capitano alle Armi navali Stefanini, il tenente del Genio navale Bertozzi, il sottotenente di vascello Durand de la Penne, il capitano medico Falcomatà, il capitano del Genio navale Tesei, il tenente di vascello Birindelli ed il guardiamarina Centurione. Al centro, in divisa, i capitani di fregata Aloisi e Giorgini che si avvicendarono al comando di quei «terribili giovanotti».

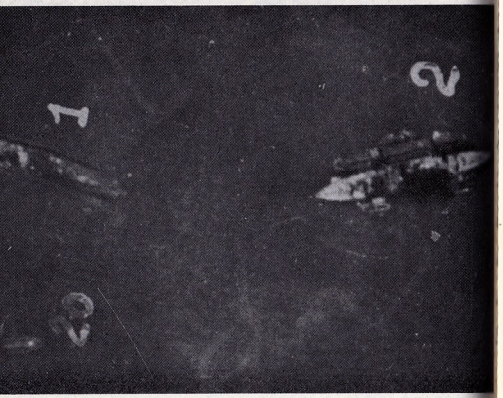
6. Sempre il 1940, sempre Bocca di Serchio. L'Italia è già entrata in guerra, però. La fotografia fu scattata in occasione di una visita del duca di Spoleto (al centro, in piedi) agli equipaggi che stavano per essere impiegati nelle prime missioni dei «maiali». I piloti sono in piedi con i rispettivi «secondi uomini» in ginocchio sotto di loro. Da sinistra a destra: Tesei e Pedretti, Toschi e Lazzari, Franzini e Lazzaroni, Birindelli e Paccagnini. Due morti e sei prigionieri, alla resa dei conti.



7-8. Gli ordigni di Rossetti e Paolucci sono diventati oggetti da museo. La «mignatta» veniva definita tecnicamente così: «Arma cilindrica, semigalleggiante, orizzontale, propulsa con aria compressa, provvista di apparecchi di regolazione e manovra, munita di due torpedini distaccabili, con congegno di accensione a tempo».

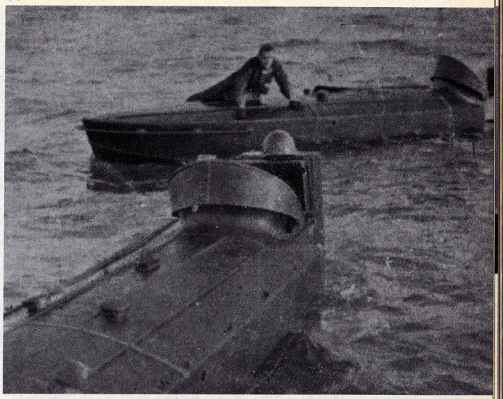
. Un sommozzatore militare della corsa guerra, equipaggiato con autorespiratore e «tuta Belloni». e difficoltà erano enormi, allora. on quella maschera, munita di ue vetri separati e «non complari», i sommozzatori vedevano ue immagini dell'oggetto somerso: e nessuna delle due corripondeva alla posizione effettiva. iò provocava un notevole logorio el sistema nervoso.

9



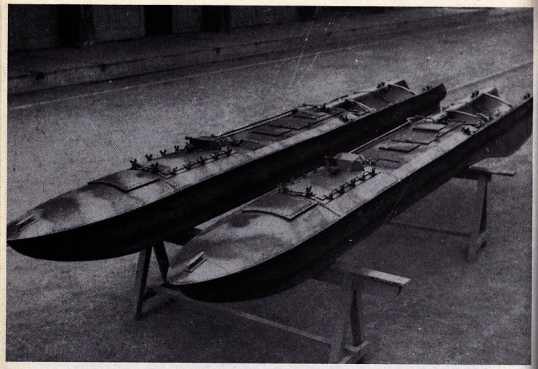
0

11

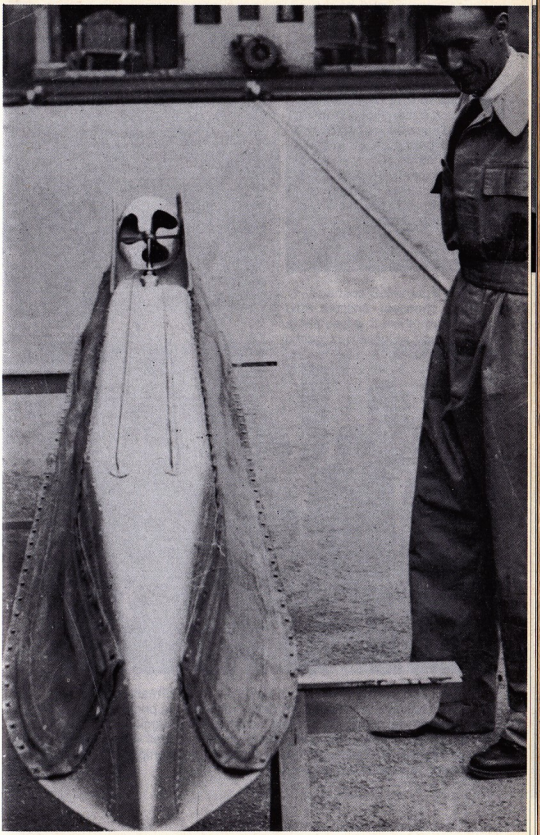


10. Una delle fotografie prese dai nostri aerei da ricognizione sul porto di Alessandria all'indomani dell'azione devastatrice condotta da De la Penne e compagni. Le corazzate *Queen Elizabeth* e *Valiant* non scomparvero del tutto sott'acqua perché il fondale era basso e le loro chiglie squarciate vi si poterono adagiare.

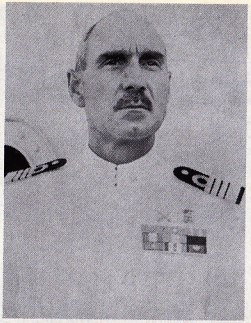
11. Così erano i «barchini» la cui esatta denominazione era data dalla sigla «MTM», ossia «motoscafi turismo modificati». Poco più che dei «gusci»: ma nella prua si celavano tre quintali di esplosivo. Entrarono nella baia di Suda (isola di Creta) il 24 marzo 1941 al comando dell'allora tenente di vascello Luigi Faggioni e colpirono l'incrociatore *York*.



12-13. Fotografie assolutamente inedite che si pubblicano con l'autorizzazione del Ministero della Difesa: si tratta degli «scafi Ramognino», una specie di skiff da canottaggio, ideati per passare agevolmente tra le boe o congiunzioni degli sbarramenti dei forti. La burocrazia li inceppò, non furono mai impiegati. Nella foto a destra, Antonio Ramognino, che quando scoppiò la guerra aveva mansioni tecnico-commerciali alla «Piaggio» di Genova-Sestri, osserva la sua realizzazione: volgeva alla fine l'anno 1941.



14

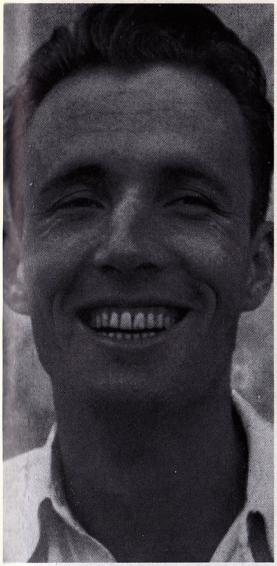


14. L'ammiraglio Gino Birindelli, medaglia d'oro, fu il primo uomo che violò col «maiale» un munitissimo porto nemico. Entrato in Gibilterra, una notte dell'ottobre 1940, arrivò a meno di settanta metri dalla chiglia della corazzata *Barham* e non poté affondarla perché l'apparecchio si bloccò sul fondo per un guasto meccanico. La fotografia è del dopoguerra, esattamente del periodo in cui Birindelli comandò l'incrociatore *Montecuccoli* nella crociera attorno al mondo.

15

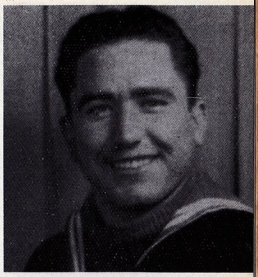
15. Nuovi «operatori» affluivano a Bocca di Serchio man mano che le file si assottigliavano nella fatalità della morte o della prigionia. Questo è un gruppo del 1942. Da sinistra, in prima fila: Reggioli, Moscatelli, Badessi, Cella, Notari (che comandò la squadriglia dell'«Orsa Maggiore» ad Algesiras), Tadini, Arena. In seconda fila, sempre da sinistra: Cucciarini, Iacobacci e Mastano.

16



16. Antonio Marceglia fece colare a picco, nel porto di Alessandria d'Egitto, l'ammiraglia della flotta inglese del Mediterraneo, la corazzata *Queen Elizabeth*. Dopo la fine della guerra non ha più affondato navi, anzi le ha costruite, da ingegnere, nei cantieri di Venezia.

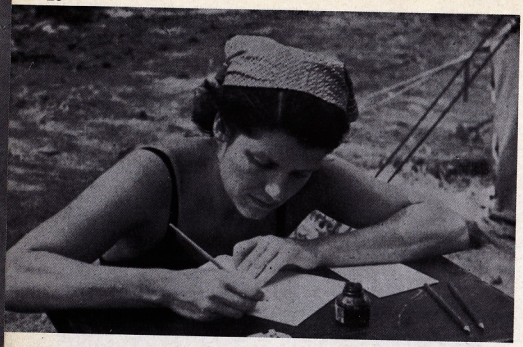
17



17. Spartaco Schergat, il palombaro triestino «secondo uomo» di Marceglia. Il merito dello strepitoso successo fu anche suo. La medaglia d'oro lo accomuna al suo comandante.

18. L'esplosione di una bomba subacquea per la caccia ai sommergibili vista da bordo di una nave da guerra.

19. Il tenente di vascello Licio Visintini (a destra) ed il suo «secondo» Giovanni Magro furono dilaniati insieme dalle bombe subacquee nel tentativo di forzare il porto interno di Gibilterra.



20. Orietta Ferraro è l'unica donna che abbia il brevetto del «Gruppo Gamma», ossia dei nuotatori d'assalto. Andava alle esercitazioni dell'Accademia navale di Livorno, insieme con suo marito, travestita da marinaio.

21. Luigi Ferraro, il marito di Orietta, operò come nuotatore d'assalto contro il naviglio mercantile al servizio degli inglesi nelle acque della Turchia. Una storia con «agenti segreti» che potrebbe inquadrarsi in un capitolo di James Bond 007. Ferraro beffò il controspionaggio britannico che arrivò a credere che egli non sapesse nemmeno nuotare. Tre affondamenti, tre medaglie d'argento tramutate in una medaglia d'oro.

22. La signora Conchita Ramognino recitò una parte importante nell'organizzazione dei «nuotatori d'assalto» che attaccavano i convogli in sosta nella rada di Gibilterra. La base da cui i nuotatori partivano era Villa Carmela. Ecco la signora Conchita, nel 1942, davanti alla villa. Sopra di lei si vede l'osservatorio segreto, camuffato da gabbia di pappagalli.

gioni fece aumentare la velocità. Ma d'un tratto furono investiti da un fascio di luce. Erano, forse, i fari di una automobile che passava sulla strada sopraelevata, tutta piena di curve? Macché. Erano i proiettori di manovra di una nave da guerra, cui gli inglesi stavano allora per aprire la porta dell'ultimo sbarramento. Fermi, accucciati, a motori spenti, gli assaltatori ebbero una lunga e trepida attesa. Temettero di essere stati scoperti, poiché il fascio di luce vivida passò ancora su loro. Scoperti, dunque? No: anzi, i proiettori furono ad essi di grande utilità. Roteando, illuminando il fondo della baia, dettero ai sei italiani una buona visione dello specchio d'acqua e li aiutarono ad individuare preziosi punti di riferimento.

Faggioni dice di non aver mai potuto sapere se quell'incrociatore (tale era la nave) che entrò in porto con essi era lo *York*. All'ancoraggio ce n'era già un altro, del medesimo tipo, che videro poi. Potrebbe essere stato il *Calcutta*. Se era proprio lo *York*, era decisamente una nave senza fortuna. Sì, perché fece appena in tempo ad arrivare che già colò a picco. « Soltanto l'ammiragliato inglese » ha aggiunto « potrebbe togliermi tale curiosità. »

Intanto, tornata (se così può dirsi) una certa tranquillità, i « barchini » ripresero ad avanzare, si addentrarono decisamente nell'insenatura. Erano le 4,30, allorché la terza ed ultima ostruzione si presentò dinanzi ad essi. Passarla era un problema spinoso. Un catenaccio congiungeva tante grosse boe. Gli ostacoli si levavano al disopra del pelo dell'acqua. La rete metallica aveva fermato, in un recente attacco, i siluri lanciati dai nostri aerosiluranti. Faggioni decise di aggirarla. Aveva una notevole conoscenza delle sue caratteristiche. Sulla estrema destra, a pochi metri da terra, una grossa catena collegava l'ultima boa col roccione. Impedimento per ogni battello, non per quelle imbarcazioni così basse e minuscole.

« Passammo sotto la catena. Lì vicino c'era una casetta bianca. Ci stavano le sentinelle. Le sentimmo parlare. Due cani

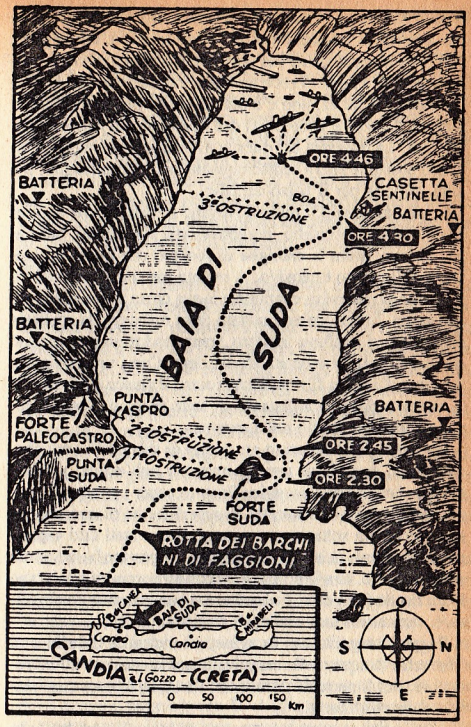
abbaiarono. Eravamo, necessariamente, a pochi metri dalla costa. »

Il porto era forzato. Non rimaneva più che da rilevare bene le posizioni dei bersagli e da attendere quel momento più favorevole per l'attacco, cui già è stato accennato. Uno sguardo all'orologio: erano le 4,45. Mezz'ora di anticipo sulla tabella dei tempi. Il comandante guidò lentamente il suo « barchino », di nuovo, al centro della baia, fece segno di fermare i motori e di avvicinarsi a lui con l'aiuto del piccolo remo di scorta.

Adunata, a trecento metri da un incrociatore ormeggiato. Il sergente Barbieri sussurrò al comandante: « Ma davvero siamo già dentro? ». Gli sembrava una cosa irreale. Raggruppati, parlottavano. Freddezza e lucidità. Ciò accade quando non ci sono più alternative. Faggioni comunicò di aver deciso di attendere il primo chiarore. Non si ricorda più chi gli chiese: « Ci fumiamo una sigaretta? ». Ricorda che rispose: « Via, questo sarebbe un po' troppo! ». Fece bere qualche cosa ai suoi uomini: cognac e zucchero. Poi li lasciò lì, ordinando di non muoversi.

Era necessario un giro di ispezione, per essere sicuri di ogni cosa. Faggioni si avvicinò all'incrociatore, scrutò all'intorno, vide la sagoma di una grossa petroliera e intravide i piroscafi disseminati più indietro, aiutato da un potente binocolo tedesco. Tornato al punto di adunata, assegnò i bersagli, passando il binocolo di mano in mano perché ognuno si rendesse bene conto delle distanze e delle posizioni. Cabrini e Tedeschi ebbero l'incrociatore, Beccati la grossa petroliera, gli altri piloti ebbero piroscafi mercantili. Faggioni si tenne di riserva, un po' per aver modo di dirigere i lanci, un po' per attaccare l'incrociatore nel caso che Cabrini e Tedeschi avessero fallito. Tutto era pronto, ma si voleva attendere ancora qualche minuto, per avere la schiarita dell'aurora che avrebbe fatto distinguere meglio le navi da colpire.

Il progetto andò a monte, però. Alle cinque in punto, sull'incrociatore batté la sveglia, echeggiarono sibili di fischietti, una lanterna si mosse in coperta. Allo stesso tempo si acce-



La baia di Suda e la rotta dei «barchini» di Faggioni.

sero le luci verdi e rosse sullo sbarramento. Sembrò proprio che a bordo si facesse « il posto di manovra » e che la porta dell'ostruzione si stesse per aprire. Farsi sfuggire a quel modo la preda? Faggioni ebbe un balzo e disse: « Ragazzi, l'incrociatore se ne va, non c'è più tempo da perdere ». Forza, dunque, Cabrini e Tedeschi. I due « barchini » si mossero lentamente. La manovra era questa: avvicinarsi nel maggior silenzio possibile fino a centocinquanta metri dal bersaglio, poi tutta velocità per il balzo decisivo.

In quel momento, i piloti dovevano prendere bene la direzione contro il bersaglio, raggomitolarsi sul sediolo, bloccare i timoni, tirare la maniglia di scoppio che toglie la sicurezza all'ordigno esplosivo. A ottanta metri dall'obbiettivo, il « barchino » doveva continuare la sua corsa pazza senza più una guida. Infatti, come risultato della manovra, la spalliera del sediolo si ribaltava indietro, tramutandosi in un zatterino che finiva nella scia ospitando il pilota. Con i timoni fissati, il mezzo d'assalto filava diritto contro il fianco della nave e la carica scoppiava a distanza di sette secondi, scendendo, dopo l'urto, al livello della carena.

Lo scopo dello zatterino era quello di salvare l'uomo che, altrimenti, se si fosse trovato immerso nell'acqua, sarebbe rimasto ucciso dallo scoppio. Proprio come i pesci nella pesca di frodo con la dinamite. In superficie, si diceva che venisse avvertita soltanto una scossa. Erano stati fatti esperimenti con cani, chiusi in una gabbia. Le povere bestie erano sempre morte. Era la prima volta che gli uomini si trovavano in un simile frangente. I « barchini », con effettivo attacco finale, non erano stati utilizzati mai fino ad allora.

Faggioni seguiva con lo sguardo i mezzi di Cabrini e di Tedeschi, dunque, nella manovra di avvicinamento all'incrociatore. Poi li perse di vista, sentì i motori, improvvisamente, rombare altissimi.

« Dovevano passare una ventina di secondi » mi ha detto « prima di poter sapere il risultato, cioè prima che si udisse lo scoppio. Quello lo ricordo come il momento più brutto.

Sarebbe scoppiato l'ordigno? Ero lì, in ansia, non si avevano precise esperienze che dessero una piena sicurezza. »

Ma scoppiarono, eccome se scoppiarono!... I « barchini » piombarono sulla preda in un balzo, mentre da bordo dell'incrociatore, sentendo quel baccano, pur senza vedere nulla i mitraglieri aprirono il fuoco. Spararono in aria, credendo ad un attacco di aerosiluranti. Si udì una esplosione sola: l'arrivo dei due « MTM » doveva essere stato simultaneo. Colpito a morte, l'incrociatore sbandò, in mezzo a una nube di fumo. Dai forti e dalle postazioni di artiglieria di tutta la baia cominciò un fuoco di sbarramento antiaereo che fece del cielo, con le scie dei proiettili traccianti, uno spettacolo pirotecnico.

Gli altri lanci avvennero regolarmente, a ritmo serrato. La petroliera e due piroscafi mercantili, per un totale di trentaduemila tonnellate, colarono a picco. Faggioni continuava a tenere bene d'occhio l'incrociatore. Gli parve che tardasse ad affondare, si avvicinò per dargli il colpo di grazia. E mentre stava per lanciarsi, vide sbucare da dietro la petroliera una seconda nave da guerra. Un incrociatore, anche quello, mimetizzato. Con ogni probabilità, si rifornìva, poco prima dell'attacco. Il nuovo bersaglio, imprevisto, era ghiotto. Però, veniva avanti già a mezza forza. La mira del lancio doveva essere rapida e necessariamente approssimativa. Il colpo andò a vuoto. Ci fu uno scoppio lontano, verso le banchine del porto.

Dal suo zatterino, Faggioni poté dare ancora un'occhiata all'incrociatore colpito da Cabrini e Tedeschi. Già due rimorchiatori gli si accostavano e l'opera di salvataggio era in piena azione. Per un momento, la nave aveva minacciato di capovolgersi. Il fondale, in quel punto, era di trenta metri. L'incrociatore, sbandando sulla destra e semisommerso, sarebbe stato, con estrema prontezza, rimorchiato in acque più basse dove avrebbe poggiato con la chiglia squarciata sul fondale di cinque metri. Distruzione, caos al sorgere dell'alba, nella baia di Suda. Gli assaltatori vittoriosi vivevano in un'atmosfera da tregenda. Nuotavano, nella tenue luce del giorno na-

scente, verso il mitico punto di riunione. Riflettori potenti continuavano a frugare le acque.

« Nuotavo accanto ad un cesto di verdura quando » dice Faggioni « una barca mi raggiunse. Mi intimarono di salire a bordo. Ero stato visto dall'equipaggio di un piroscafo mercantile. La barca mi portò a quel piroscafo. Nel "quadrato" cominciarono a interrogarmi. Diedi le mie generalità, mentre mi perquisivano. Volevano sapere se ero venuto giù da un aereo. Glielo lasciai credere. Domandarono se i miei compagni erano tutti morti: risposi di sì. Quel rudimentale interrogatorio avveniva in mezzo ai marinai che si mostravano eccitatissimi, mezzi nudi, in mutande, con la cintura di salvataggio indosso. Una bottiglia di whisky passava di bocca in bocca. Mi ci attaccai anch'io. »

Faggioni si avvicinò ad un oblò per vedere gli effetti dell'attacco. Non glielo permisero, tirarono la tendina. Dopo mezz'ora arrivò un motoscafo e il prigioniero fu consegnato ai militari. Erano soldati della fanteria di Marina, lo scortarono fino all'ufficio del comando del porto. Dal motoscafo, egli poté gustarsi la scena della baia messa a soqquadro. La nafta uscita dalla petroliera era in fiamme sul pelo dell'acqua. Un sergente inglese gli si rivolse e, con un tono quasi distaccato, molto sportivo, gli disse: « *Good work, isn't it?* ». Una frase tipica che si traduce in italiano: « Buon lavoro, non è vero? ». Sì, non c'era dubbio che fosse un « buon lavoro » quello che avevano fatto i sei italiani. È stata la battuta che in bocca ad un inglese è piaciuta e piacerà sempre più di tutte, a Faggioni.

Davanti all'ufficio del porto c'era una gran confusione e una massa di facchini si mosse minacciosa verso il prigioniero. La fanteria di Marina li allontanò. Allarmi aerei senza tregua. La ricognizione italiana veniva a constatare l'esito dell'azione.

L'interrogatorio lo condusse, assai bruscamente, un capitano di vascello. « Come siete entrati? »: eterno ritornello. E Faggioni, ostinato, rispondeva sempre con la medesima frase: « Sono affari miei ». Gli portavano davanti arance e sigarette, gliele mettevano fin sotto il naso, le riportavano via perché non si decideva a rispondere. Faggioni era rimasto senza scarpe. « Ciò stava diventando » ha raccontato « la mia fissazione. A piedi nudi mi sembrava di essere in stato di inferiorità. Finii per chiederne un paio. Me le dettero, per blandirmi, però me le risfilarono dai piedi perché non risposi ad una ennesima domanda. Proprio come si può fare con i bambini. »

Per tutta la giornata del 26 marzo Faggioni rimase alla Capitaneria di porto, sempre senza scarpe, sempre a sentirsi rivolgere le solite domande. Lo condussero fuori dall'ufficio soltanto per un'ora, per mostrargli un « barchino » che era rimasto intatto ed intorno a cui c'era una folla di soldati e di curiosi. Un ufficiale, puntandogli la pistola, gli chiese se era pericoloso toccarlo. Faggioni rispose di sì e lo consigliò di fare allontare la gente. Allora l'ufficiale pretendeva che l'italiano provvedesse a disinnescare la carica o, meglio, insegnasse come si faceva. Rifiuto reciso. Via, di nuovo, al comando del porto. Lì, nella mattinata, il prigioniero cominciò ad avere notizie dei suoi compagni. Ogni poco arrivava qualcuno e gli diceva: « Ne hanno preso un altro ». Così, seppe che erano tutti vivi. Seppe anche, da un interprete greco, che l'incrociatore affondato era lo *York* di diecimila tonnellate.

Il giorno dopo, il prigioniero fu portato nelle carceri del forte Paleocastro che domina, dal roccione orientale, l'entrata nella baia. Altro interrogatorio. Nel pomeriggio lo fecero incontrare con i cinque uomini della sua piccola flottiglia. Anche essi erano stati catturati mentre nuotavano, a brevi intervalli l'uno dall'altro. Beccati fu preso mentre stava per mettere piede a terra. Il « barchino » non esploso era quello di De Vito. Ma non c'era motivo di rammaricarsi troppo: l'attacco, nel suo complesso, aveva avuto un successo grandioso.

Nel forte Paleocastro erano accasermate le truppe carriste inglesi di stanza nell'isola di Creta. Un picchetto armato sostava nel cortile. I sei prigionieri furono, d'un tratto, portati lì. Il picchetto si schierò nel fondo, con le armi al piede. Un ufficiale aveva tra le mani una benda nera. Poco divertito, qualcuno disse: « Ma allora ci fucilano! ». Furono lasciati lì soli, sempre di fronte al plotone. Passati dieci minuti, si pre-

sentò una scorta ed i prigionieri furono riaccompagnati in cella. Nessuna spiegazione fu data loro. Dopo altri dieci minuti, la porta della cella si aprì e lo stesso ufficiale inglese domandò se avevano qualche cosa da chiedere, se avevano qualche desiderio da esprimere. Si dettero un'occhiata e Faggioni, per tutti, rispose: « Sì, vorremmo il sapone e gli asciugamani ». Erano sporchi come bastoni da pollaio.

L'inglese, a tale risposta, rimase un po' perplesso, lasciò che una lunga pausa di silenzio incombesse sui prigionieri. Li guardò, abbassò la testa, infine la rialzò e scandì queste parole: « Va bene, ma il prete quando lo volete? ». Pronto, Cabrini ribatté: « Lo vogliamo a Pasqua ». La porta della cella si richiuse. Stratagemmi per intimorire. Nessuna fucilazione poteva essere in programma, essendo stata bene stabilita l'identità dei sei combattenti. C'era bensì la lunga e desolante strada della prigionia: da Alessandria al Cairo, dalla Palestina all'India. La percorsero col conforto di aver compiuto tutto il loro dovere e con l'orgoglio che deriva dalle medaglie d'oro guadagnate in imprese d'eccezione.

Lo *York* non poté più esser portato a solcare i mari. I lavori di ricupero, che si presentavano lunghissimi, non furono eseguiti. Quando i tedeschi occuparono Creta, l'incrociatore era ancora lì, mezzo sommerso, nel punto di incaglio. Poiché i bombardamenti aerei tedeschi erano stati pesanti in specie sulla baia di Suda, fu detto che lo *York* era stato messo fuori uso dalla Luftwaffe. Però a bordo del relitto fu trovata la conferma dell'azione dei « barchini » di Faggioni. C'erano rimasti, infatti, dei rapporti del comandante della nave che riferivano l'agonia dello *York* all'alba del 26 marzo 1941 per effetto dell'attacco dei mezzi di assalto italiani.

E l'ammiraglio Cunningham, nelle sue memorie, parla apertamente della sconfitta subita a Suda, terminando la narrazione dell'episodio con un rimpianto: « Il nostro solo incrociatore con cannoni da 203 era stato eliminato ».

La gloria a prezzo della strage

Quelli di Bocca di Serchio mordevano il freno. Dall'ottobre del 1940, cioè dall'episodio di Birindelli, i « maiali » non erano stati impiegati più. Era il tempo nel quale negli alti comandi era subentrato un certo scetticismo sulle reali possibilità di successo di tali apparecchi. In ogni modo, la vita al « campeggio studentesco » della tenuta Salviati rimaneva la stessa: allenamenti spossanti, segregazione imposta dall'imperativo del segreto.

Personaggi nuovi erano venuti sulla scena, a colmare i vuoti lasciati dai pionieri già messi fuori combattimento ed a potenziare, per ogni evenienza, i quadri del gruppo dei « siluri umani ». Interessanti erano in specie le figure di quattro giovanotti che dormivano nella stessa camera, sopra la stalla. Tre di essi erano istriani: Licio Visintini, Antonio Marceglia ed Egil Chersi. Il quarto, Vincenzo Martellotta, era nato a Taranto. Quattro nomi che sarebbero rimasti scolpiti a grossi caratteri nel libro d'oro dei mezzi di assalto.

Erano molto amici, si combinavano continuamente degli scherzi. Al mattino, chi si alzava prima indossava, posto che gli entrassero, gli indumenti degli altri che reputava migliori dei suoi. Chersi affermava di essere un discendente degli Obrenovich, la dinastia che lottò per un secolo con i Karageorgevich per il trono di Serbia. Come tale, quando era in vena di sparar grosso, arrivava a proclamarsi pretendente al trono di Jugoslavia. Si svegliava nel cuor della notte, si sedeva sul letto e parlava ad alta voce dei suoi antenati. Gli amici si ac-

corsero che era sonnambulo. Allora gli legavano una corda ad una gamba, non appena si addormentava: e poi tiravano, al momento cruciale, per farlo tornare in sé.

I falsi « campeggiatori » della seconda mandata andavano anch'essi di frequente « in franchigia » a Viareggio. E, come quelli della prima, anzi assieme ai superstiti, cenavano dal « Buonamico », dalle cui pareti pendevano i quadri di Lorenzo Viani e i modellini di vecchi e imponenti velieri. In quel ristorante capitava anche, in estate, Curzio Malaparte. Una volta, sedendo allo stesso tavolo, i sommozzatori ebbero una focosa discussione con lui, a proposito della guerra e di altri argomenti « delicati ». Conobbero un gruppo di ragazze viareggine. Erano carine, anche molto discrete. Ma una sera due di esse, uscendo con Magello e Spaccarelli (altri due operatori dei « maiali ») insistettero per sapere quale fosse il loro mestiere. Gli uomini risposero che uno faceva il montatore al cantiere navale « Picchiotti » e l'altro smontava quello che il primo aveva montato.

Le discussioni a tavola erano sempre in onore, con Tesei e Falcomatà che facevano la parte dei « mattatori ». Tesei non stava bene, però. Non voleva sentirselo dire, ma purtroppo era la verità. Era molto deperito, il logorio fisico accoppiato ad un esaurimento nervoso cominciava a palesarsi. Ci fu, dopo sette mesi, una nuova missione con i « maiali » ed egli non ne fece parte. Si trattava del terzo tentativo di colpire le navi nemiche a Gibilterra. Lo *Sciré*, sempre al comando di Borghese, portò gli operatori ed i mezzi nella baia di Algesiras, calandosi sul fondo nello stesso punto dell'altra volta. A bordo c'era anche Falcomatà, gli equipaggi dei tre « maiali » erano questi: tenente di vascello Licio Visintini-palombaro Giovanni Magro, tenente di vascello Amedeo Vesco-tenente Genio navale Antonio Marceglia e tenente di vascello Decio Catalano-palombaro Giovanni Giannoni.

Gli apparecchi non funzionarono nemmeno quella volta e dovettero essere affondati. Gli equipaggi raggiunsero integramente la costa spagnola a nuoto e poterono ritornare in Italia. Una brutta avventura la ebbe Marceglia che, a causa di

un guasto al respiratore, svenne. Bocconi, immobile, con la testa sott'acqua, i compagni lo ritrovarono alla superficie. Fu uno svenimento lungo e preoccupante. Passando attraverso le file di piroscafi all'ormeggio, Vesco, Catalano e Giannoni lo portarono verso la costa, sempre nuotando. Ad un certo punto, per cercare di farlo rinvenire, gli dettero degli schiaffi. Marceglia si riebbe ed emise un grido che richiamò l'attenzione di un marinaio a bordo di un mercantile. Fu dato l'allarme, un riflettore li cercò fra le onde lievemente increspate. Non li trovò. E tutto finì per il meglio.

Questo episodio è del 26 maggio 1941. Gli inglesi non si accorsero di nulla perché nessuna traccia rimase. Il terzo tentativo contro Gibilterra non figura mai menzionato nei loro rapporti. Gli italiani, d'altra parte, non avevano alcun interesse a parlarne. Era stato un insuccesso, nessun danno era stato arrecato. Le azioni dei « maiali » scesero ancor più in basso, nel giudizio degli alti comandi. E intanto l'euforia per la vittoria dei « barchini » a Suda saliva e saliva. Si stava progettando quella operazione contro Malta, che era stata da sempre l'ambizione della Marina italiana. L'avevano accarezzata anche Tesei e Toschi, tale idea orgogliosa, quando lavoravano, prima dello scoppio della guerra, alla realizzazione del « siluro a lenta corsa ». Avevano pensato ad un piano di sicuro effetto: quello di esser pronti con i « maiali » in piena efficienza all'alba del conflitto e attaccare, la notte stessa della dichiarazione di guerra, la flotta nemica, contemporaneamente, nei suoi nidi ritenuti più sicuri: Malta, Gibilterra, Alessandria.

Il colpo a Malta, comunque, era il colpo dell'orgoglio. Il forzamento di quella base navale veniva considerato anche sotto i riflessi morali. Più volte rimandata, anche sconsigliata energicamente, l'azione fu alfine decisa. Il comandante Moccagatta la preparò e volle parteciparvi per dirigere l'attacco. Purtroppo si risolse in un disastro, in una strage: dei quarantanove uomini che vi parteciparono, venti morirono e altri diciotto (dei quali la maggior parte feriti anche gravemente) caddero in mano degli inglesi. I mezzi impiegati andarono perduti tutti. In ogni modo, l'attacco a Malta del 26 luglio

1941 rimane una delle più gloriose pagine della storia militare di tutte le genti. Un'audacia senza pari e uno spirito di sacrificio totale la caratterizzano. Il nemico stesso, nei suoi rapporti ufficiali, rese l'omaggio: « Questa impresa ha richiesto le più alte doti di coraggio personale... Sono state impiegate delle squadre-suicidio... »: parole del governatore dell'isola, sir Edward Jackson.

L'azione era stata progettata con l'impiego dei « barchini ». Nel piano originario non era contemplato che i « maiali » fossero utilizzati. Ma Teseo Tesei insisté fino a tal punto da far mutare avviso ai superiori e volle, naturalmente, esser chiamato a pilotare uno dei suoi apparecchi. Ciò che gli fu concesso dopo non poche tergiversazioni. Questo, perché il maggiore del Genio navale Tesei (era stato promosso, nel frattempo) non era più un uomo integro nel suo fisico. Appariva spaventosamente provato dalle lunghe esercitazioni e dalle missioni di guerra cui aveva preso parte. Si era prodigato nel salvataggio dei superstiti del sommergibile *Iride* sulla costa cirenaica, era tornato già in salute malferma dalla spedizione contro Gibilterra dove nuotando era sfuggito alla cattura dopo aver affondato il suo apparecchio, aveva, nel mese di novembre del 1940, dato tutto se stesso all'opera di soccorso alla corazzata *Cavour*, colpita dagli idrosiluranti inglesi nel porto di Taranto.

L'amico Falcomatà, in veste di medico del gruppo, gli aveva prescritto un periodo di riposo. Tesei gli si era ribellato, al solo sentirlo. Ma Falcomatà aveva insistito, doverosamente. Il cuore di Tesei destava serie preoccupazioni. Sottoposto ad una visita medica di rigore, l'asceta elbano era stato dichiarato inidoneo per sei mesi al servizio di sommozzatore, a causa di un grave vizio cardiaco. I superiori intuirono che l'uomo, ormai ridotto nel fisico ad un rottame, soffriva oltre ogni dire e chiedeva, nel suo sconcertante ascetismo, un dono supremo. Non ebbero la forza di negarglielo. C'è una lettera di Tesei, scritta a persona amica alla vigilia dell'azione. Dice: « Quando riceverai questa lettera, io avrò avuto il più alto degli onori, quello di dare la mia vita per il re e per la bandiera. Tu sai che questo è il più grande desiderio e la più elevata delle gioie per un uomo ».

L'obbiettivo dell'attacco era un grosso convoglio entrato nel Grand Harbour, cioè nel più protetto rifugio del porto di Malta. Un altro obbiettivo, quello morale, era l'alta risonanza che avrebbe avuto un successo ottenuto nella famosa base ritenuta inespugnabile dai tecnici militari. Così, sul filo di quest'ultimo ragionamento, ancora Tesei diceva: « Occorre che tutto il mondo sappia che ci sono degli italiani che si recano a Malta nel modo più temerario. Se affonderemo qualche nave oppure no, non ha importanza: quel che importa è che noi si sia capaci di saltare in aria col nostro apparecchio sotto gli occhi del nemico: avremo così indicato ai nostri figli e alle future generazioni a prezzo di quali sacrifici si serva il proprio ideale e per quali vie si pervenga al successo ».

Era davvero il « paladino dell'ideale ». Ad un amico, altra volta, aveva scritto: « Ricordati che lo spirito non muore con la morte e che solo la meschinità o il materialismo possono uccidere lo spirito ».

Gli assaltatori partirono da Augusta al calar della notte del 25 luglio. Erano stati radunati da qualche giorno nella « casermetta-Mas » di quella nostra base fortificata. Il guardiamarina Italo Bernasconi, oggi funzionario di una grande azienda elettrica, mi ha raccontato un episodio di quella partenza. Bernasconi comandava un « Mas » dislocato a Pantelleria e fu chiamato ad Augusta col suo e con un altro « Mas » per una missione che non era specificata. Ci arrivò verso l'una di quel 25 luglio. Gli ufficiali alloggiati nella casermetta erano già a mensa. Egli li raggiunse e si presentò al più anziano in grado, che sedeva al centro di una grande tavola: era Vittorio Moccagatta. C'erano, a tavola, tutti gli ufficiali che la sera stessa dovevano partire per la tragica avventura. Bernasconi seppe lì che il suo « Mas » avrebbe avuto un compito di « appoggio ». Doveva tenersi pronto, rimanendo ad Augusta in attesa di eventuali ordini.

Il comandante Moccagatta aveva, sul tavolo, il taccuino delle « pendenze ». Si sa che era in uso nella Marina il condannare

a pagare da bere tutti i commensali che macchiavano la tovaglia o dicevano, nella conversazione, qualche cosa di men che ortodosso. Alla fine del pasto, Moccagatta prese il taccuino e ridendo avvertì: « Signori, questa è l'ora che tutti "si mettano a segno". Le pendenze vanno regolate. Forse domani sarebbe troppo tardi ». L'espressione « mettere a segno » in Marina significa mettere a posto e si dice a proposito della bandiera quando deve esser tirata proprio in cima al picco, cioè all'asta. « Metti a segno la bandiera » è un ordine che si sente spesso echeggiare.

Così, tutti quelli i cui nomi figuravano nel taccuino offrirono il loro « giro » nel bar attiguo. Ci furono, logicamente, dei brindisi. E furono gli ultimi brindisi, come era stato l'ultimo pasto alla mensa della casermetta, per chi quella sera partì. L'indomani, alla stessa ora, la gran tavola comune era circondata da tante sedie vuote, nell'atmosfera dell'irrimediabile.

La forza impiegata nell'azione si componeva della nave *Diana* (un « avviso » veloce) al comando del capitano di fregata Di Muro, che portava nove « barchini » e un « barchino-guida »; del *Mas 452*, comandato dal tenente di vascello Parodi e con a bordo Moccagatta, il medico Falcomatà e altri quattordici uomini; del *Mas 451* al comando del sottotenente di vascello Sciolette e ospitante complessivamente nove persone. Quest'ultimo « Mas » prese poi a rimorchio uno speciale motoscafo del tipo « MTL », inizialmente pilotato dal *Diana*, sul quale erano stati sistemati due « maiali ». Appuntamento in mare, in un punto stabilito con « K », a ragionevole distanza dall'obbiettivo: poi, secondo l'ordine di operazioni, il *Diana* mise in mare i « barchini », mollò il motoscafo speciale e invertì la rotta. Il suo compito, da quel momento, era quello di « pendolare » in una zona presso capo Passero fino alle ore 10 del mattino, come punto di appoggio per i reduci dall'azione.

Notte senza luna, calma piatta. Alle due della notte la manovra di « sganciamento » fu compiuta e le forze di attacco iniziarono la marcia di avvicinamento all'obbiettivo. Sul

« barchino-guida » aveva preso posto il capitano di corvetta Giorgio Giobbe. L'attacco doveva svolgersi nel modo seguente: alle 4,30 il « maiale » di Tesei-Pedretti avrebbe fatto saltare la ostruzione del Ponte Sant'Elmo ed i nove « barchini », che si tenevano pronti ad una distanza di seicento metri, avrebbero fatto irruzione nel porto, attraverso quella breccia, puntando sui bersagli. Allo stesso tempo, il secondo « maiale », pilotato dal sottotenente di vascello Franco Costa e col sergente palombaro Luigi Barla come « secondo uomo », avrebbe attaccato i sommergibili ormeggiati in un altro settore del porto, denominato Marsa Muscetto.

Franco Costa, ora capitano di vascello in servizio al Comando Marina di Napoli (più precisamente ha un delicato incarico organizzativo) è stata l'ultima persona vivente che ha visto Tesei e che gli ha parlato. Quando i due « maiali » furono messi a mare l'orologio segnava le tre. L'apparecchio di Costa aveva delle difficoltà e Tesei si incaricò di metterlo in efficienza. Così, la partenza dei due equipaggi su direttrici diverse non poté effettuarsi che alle 3,45. Il che significava un'ora di ritardo sulla tabella prevista. Un ritardo causato non solo dal guasto al « maiale », ma soprattutto dalla marcia di avvicinamento all'obbiettivo. Gli appuntamenti in mare, si sa, sono sempre assai problematici. Sta di fatto che il tempo rimasto a Tesei, dato che l'ostruzione doveva saltare alle 4,30 (poi l'alba incalzava), era davvero ristretto. Si dubitava che l'impegno potesse essere mantenuto.

Allora, ragionando su tali elementi, quell'uomo di tempra eccezionale, quel gigante, si rivolse a Costa un attimo prima di allontanarsi e gli disse: « Presumo che non farò in tempo altro che a portare a rete il mio apparecchio. Ma alle quattro e mezzo la rete deve saltare e salterà. Se sarà tardi, spoletterò al minuto ». Il che significava che avrebbe fatto scoppiare subito l'ordigno, rinunciando alla possibilità di mettersi in salvo. Franco Costa riferì queste parole al ritorno dalla prigionia e devono essergli rimaste scolpite nella memoria. Il suo « maiale », nonostante la riparazione, non riprese a funzionare a dovere e la missione di Costa non poté esser compiuta.

Avvicinandosi a Marsa Muscetto, egli e il suo « secondo uomo » furono scoperti dalla difesa che dette l'allarme: furono catturati mentre, affondato l'apparecchio, prendevano terra tra gli scogli.

Dal momento della separazione degli equipaggi dei due « maiali » davanti a Malta, di ciò che è stato di Tesei e del suo compagno Alcide Pedretti, secondo capo palombaro, nessuno sa più nulla di preciso. Gli inglesi ripescarono, presso il Ponte Sant'Elmo, una maschera da respiratore con brandelli di carne e un po' di capelli attaccati. Campo libero all'indagine induttiva sulla sequenza degli avvenimenti nel cui gorgo i due uomini si trovarono. La carica di tritolo scoppiò contro l'ostruzione? Sembra di sì, a giudicare dai vari indizi, sebbene alla superficie non potessero essere apprezzati i risultati. Gli uomini dei « barchini », cioè i soli testimoni in quanto attendevano a seicento metri di distanza l'ordine del lancio, erano già troppo lontani per poter registrare elementi di certezza. Le tenebre erano profonde, la distanza era notevole.

Il sottotenente di vascello Roberto Frassetto avvertì sullo scafo del suo « barchino » come una frustata. Tale è l'effetto delle esplosioni subacquee. Non poté notare colonne d'acqua. Un rapporto della Royal Malta Artillery, d'altra parte, avvalora l'ipotesi più accreditata, cioè che Tesei assolse puntualmente il suo compito. Dice, infatti, descrivendo il momento dell'attacco in superficie, che si verificò alle 4,44: « Poco prima, una sentinella della batteria Upton aveva scorto un piccolo sommergibile che doveva creare una breccia sul Breakwater Viaduct... ». Ed accenna ad una esplosione.

Riprendendo il rapporto di Costa vi si trovano poi queste frasi: « ... non ha potuto avere il tempo di arrivare a rete per eseguire le operazioni di spolettamento con un conveniente anticipo per allontanarsi dalla zona di esplosione. Alle 4,45 ho udito lo scoppio. Il maggiore Tesei ha volutamente, per la riuscita dell'azione, sacrificato la sua vita, con quella del suo secondo uomo che con lui ha voluto eseguire la missione fino alla fine, spolettando al minimo e saltando col suo ordigno... ».

Una simile ricostruzione induttiva dei fatti è, del resto, avvalorata anche dalla personalità e dalla *forma mentis* di Tesei. Ricordiamoci: « Il successo guasta la spiritualità... Non vorrei arrivare al successo... Vorrei finire la mia vita e la mia opera in una esercitazione... Così, senza avere affondato niente... ». Quasi un pudore delle gesta risonanti era in lui. Il gran salto lo spiccò dietro il sipario di quindici o venti metri d'acqua. Se ne andò senza farsi vedere, come scivolando rasente un muro, come allontanandosi con scarpe felpate. Ripensiamo, infine, alla tara fisica che gli era sopravvenuta, per ragioni di servizio. La esasperata respirazione in ossigeno puro e il vivere di continuo sul filo dei nervi avevano spinto all'eccesso la sua determinazione. Lui, che era stato un atleta, che aveva chiesto tutto al proprio fisico ed aveva avuto fino ai limiti dell'impossibile, doveva avere il terrore di una morte per consunzione in un letto o per infarto cardiaco magari per strada, senza quel significato ideale in cui si sentiva esaltato.

Il comandante dei « barchini », capitano di corvetta Giobbe, attendeva in ansia il momento di dare l'ordine del « via! ». Consultava l'orologio con inquietudine. Non ci staccava mai gli occhi. La notte preludeva ad imbiancarsi. L'azione non poteva essere ritardata. Giobbe aveva sempre manifestato grossi dubbi sul suo esito. Ciò è confermato anche dal diario di Moccagatta dove, sotto la data del 25 luglio, si legge: « Per tutta la giornata di ieri, Giobbe mi ha assillato di dubbi ed incertezze. In fin dei conti non è sbagliato prospettarsi tutte le difficoltà e quindi ieri l'ho ascoltato attentamente ed ero pronto a modificare quelle cose che eventualmente poteva apparire necessario modificare. Stamani, appena mi ha incontrato, Giobbe ha cominciato a dirmi nuovamente che lui aveva dei dubbi atroci sull'esito dell'operazione. Gli ho risposto che io non avevo alcun dubbio... ».

Giobbe, dunque, era lì a dover decidere del lancio. Non aveva elementi decisivi per giudicare se il « congegno Tesei » aveva funzionato o no. In cuor suo sarebbe stato propenso, sia pure nell'incertezza di ciò, a dare l'ordine subito. Ma se

poi Tesei fosse stato ancora sotto la rete? Le esplosioni dei «barchini» lo avrebbero ucciso. Alternativa drammatica. Alla fine, stringendo davvero i tempi, Giobbe prese la decisione: «Ragazzi, forza e in bocca al lupo!...».

Secondo quanto era stato prestabilito, scattarono per primi i motoscafi esplosivi di Frassetto e di Aristide Carabelli, sottotenente del Genio navale. Obbiettivo: lo sfaldamento dell'ostruzione in superficie. Frassetto fu regolarmente sbalzato nella scia (come abbiamo visto avvenne per gli assaltatori di Suda) dopo aver aggiustato la direzione e fissato i timoni. Carabelli, invece, filò col suo «guscio» fin sul bersaglio. Frassetto, dall'acqua, assisté allo spettacolo macabro del giovane compagno lanciato a braccia spalancate contro un pilastro del Ponte Sant'Elmo, nella vampata dell'esplosione. Proprio come un *kamikaze*, alla stoica usanza dei giapponesi. Frassetto rimase malconcio per lo scoppio di un «barchino», avvenuto a pochi metri da lui. Perse i sensi, galleggiò come un morto, sostenuto dalla cintura di salvataggio. Più tardi, finita l'azione, fu tratto in salvo da uno dei battelli inglesi usciti dal porto e finì tra i reticolati.

Gli altri «barchini» si lanciarono quasi contemporaneamente: essi avrebbero dovuto irrompere attraverso la breccia creata da Tesei e da Carabelli e Frassetto o, forse, da tutti e tre insieme. Ma, dannatamente, l'investimento del pilastro del ponte provocò il crollo della travata metallica e il passaggio divenne ancora più ingombro. Del resto, anche se il passaggio fosse stato aperto, la sorte degli assaltatori non sarebbe mutata. Ormai era finita, per tutti. Di colpo si accesero sui roccioni di Malta tanti riflettori potenti che illuminarono il cielo a giorno. Allo stesso tempo, tutte le batterie della difesa aprirono il fuoco. Il mare era barbagliante, come uno specchio. I «barchini» erano facile bersaglio per i cento cannoni.

Sterminio. Due minuti di inferno, poi silenzio completo. Gli inglesi erano pronti a fronteggiare l'attacco, ogni reparto dell'isola era in stato di allarme da qualche ora. Essi disponevano del radar e tramite quel prezioso apparecchio avevano avuto la segnalazione dell'avvicinarsi del *Diana* e dei

«Mas». I cannoni erano stati puntati subito verso gli imbocchi del porto, lo specchio d'acqua era diviso in tanti quadrati sui quali i colpi sarebbero arrivati fittissimi. Uno sbarramento completo, ecco. L'elemento della sorpresa, sul quale gli italiani avevano fatto l'affidamento basilare, era mancato. Andarono a cacciarsi nella trappola già pronta a scattare da un pezzo. Un ammasso di rottami, di resti umani, di uomini straziati e sanguinanti.

Il comandante Giobbe, uditi gli scoppi, viste le fiammate dell'attacco di Carabelli e Frassetto, visti partire gli ultimi «barchini», rimase ancora un po' nella sua posizione a seicento metri o più dal Ponte Sant'Elmo, scrutando se vi fossero uomini da ricuperare. Fatto segno al fuoco anche lui, si allontanò. E portò con sé, stranamente o no, un'impressione favorevole sull'esito dell'azione. Credeva che gli obbiettivi fossero stati raggiunti. Il suo «barchino-guida» puntò verso la zona dove il *Mas 452*, con Moccagatta comandante in capo della spedizione, stava in attesa. Giobbe si trasferì su quel «Mas» e fece una relazione drammatica ma piuttosto ottimistica. Con quell'illusione, i due ufficiali avrebbero, di lì a poco, iniziato il viaggio nell'aldilà. Bisogna aggiungere che i riflettori, accecandolo con i loro barbagli nei due minuti di tregenda, non gli avevano permesso di rendersi conto di tanti particolari.

Tanto il *Mas 452* che il *Mas 451* si diressero sulla rotta del rientro ad Augusta, navigando ad una velocità di ventotto miglia. Quello di Moccagatta, però, lasciò la zona con un certo ritardo. Il fatto è che il comandante della spedizione non si decideva a partire, nella speranza di poter ricuperare qualche superstite. Vittorio Moccagatta era un soldato di doti elette. Non voleva rimorsi intollerabili: non fosse mai detto che egli, nel pericolo, avesse abbandonato uno dei suoi uomini in mare. E ciò fu la causa di un nuovo bagno di sangue.

Appena il cielo si fece decisamente chiaro, la caccia inglese si levò in forze da Malta e si dette all'inseguimento dei superstiti. Alle 6,15 il *Mas 452* fu avvistato. Anche la nostra caccia fece la sua apparizione: cinque apparecchi si portaro-

no sul battello ritardatario, tenendosi in posizione di scorta. Però gli aerei inglesi avevano una schiacciante superiorità numerica. Contro i cinque italiani se ne lanciarono tredici inglesi, tanto per dire. Battaglia aerea. Il maggior numero si impose. Il *Mas 452* subì serrati mitragliamenti. Alle prime scariche caddero fulminati Moccagatta, Giobbe e Parodi, poi toccò a Falcomatà e agli altri. Non miglior sorte ebbe il *Mas 451* che si incendiò sotto il mitragliamento e dovette essere abbandonato.

Bruno Falcomatà: il medico dei sommozzatori di Bocca di Serchio, un pioniere anche lui. Falcomatà che curava i bambini, che aveva l'hobby dei treni e si dilettava di sapere il peso preciso di un vagone-letto, che citava a memoria quasi tutto Orazio. Era un uomo di animo mite, eppure l'avventura lo aveva affascinato. Aveva voluto dividere i rischi dei suoi amici dei mezzi di assalto, affidati alle sue cure. Caduto anche lui, a due o tre ore di distanza dall'inseparabile Teseo.

Gli inglesi, più tardi, tornando in ricognizione, videro il *Mas 452* ancora galleggiante, come un battello fantasma, con un equipaggio di morti. Soltanto undici uomini, dell'intera spedizione, ebbero in sorte di tornare a casa. Essi, col motoscafo-silurante, riuscirono a raggiungere il *Diana* che «pendolava» al largo di capo Passero.

Un'impresa temeraria, osservano i critici militari che sottolineano, sia pure col «senno del poi», come le probabilità di successo fossero troppo esigue. Malta era una fortezza munitissima, in ogni senso. Ben diversa da Suda che era stata adattata in tempo di emergenza a base navale. A Malta, l'Italia non aveva evidentemente nessun valido agente segreto, nessuna fonte di informazione diretta. Non si conoscevano nemmeno la dislocazione delle batterie attorno al porto di La Valletta, né il volume di fuoco, né la forza effettiva degli apparati difensivi. Soltanto le fotografie riprese dall'alto (e molto dall'alto perché la difesa antiaerea era efficiente) poterono dare una base all'elaborazione del piano di attacco. Per di più, qualche ruota dell'ingranaggio non funzionò.

Era stabilito, infatti, che vi fossero tre «diversivi» sotto

forma di bombardamenti aerei, quella notte, per distrarre la difesa e creare confusione. Uno avrebbe dovuto effettuarsi all'1,45, un altro alle 2,30, un altro ancora alle 4,20. Ma il primo non fu effettuato per niente, il secondo con un solo apparecchio, il terzo con due aerei. Mancanza di collaborazione tra le due Armi? Può darsi, in parte. Tuttavia era anche un fatto di carenza. Le lunghe vie di collegamento del nostro teatro bellico, la scorta ai convogli, le logoranti battaglie dell'Africa settentrionale, la difesa del territorio nazionale avevano falcidiato i ranghi dell'Aeronautica e condotto alla distruzione di una infinità di materiale. Il nostro ciclo produttivo era limitato. Eravamo entrati in guerra con una palese insufficienza di armamenti e mai, anche per un particolare stato di cose che da tempo covava e che sbottò in pieno a metà del 1943, avevamo potuto raddrizzare la situazione.

Ma, tornando in particolare alla tragedia di Malta, si ha da dire che l'elemento determinante l'esito dell'attacco fu il radar. Un'arma formidabile che gli inglesi possedevano e l'Italia no. In specie la guerra sui mari dipendeva dal radar. Era come un occhio soprannaturale che vedeva attraverso ogni barriera, a distanza inopinabile. La battaglia navale di capo Matapan, per esempio, fu decisa dal prodigioso apparecchio. Gli inglesi «vedevano» le nostre navi, noi «non vedevamo» le loro. Essi puntarono i cannoni e accesero di colpo i riflettori: proprio come a Malta. Troppo grande era la disparità di forze, così stando le cose.

Gli uomini come Tesei, appunto, risposero con le armi dei poveri. Misero in lizza il «maiale», spinsero in mare il «barchino», andarono all'assalto nuotando e portandosi dietro le «cimici» e i «bauletti» esplosivi. Lottarono spavaldamente, indifesi, sempre pagarono di persona.

Teseo: un faro di luce vivida, inestinguibile. Se fosse vissuto ai tempi della grande Grecia o dell'antica Roma, avrebbe trovato anche lui il suo cantore. Ed entrando nella leggenda, l'avrebbero detto rapito da un fulmine per volontà di Marte e per amore degli altri dei.

L'ultimo rimasto vendicò tutti

Luigi de la Penne
notte fra il 18 e il 19 dic 1941:
Alessandria

« Gigi » De la Penne rialzò la testa e gettò all'intorno uno sguardo desolato. Sembrò quasi che cercasse un segno di smentita. Inutile: la realtà era realtà. Dei « vecchi » non c'era rimasto che lui. Era notte. Uscì dalla casa dei guardiacaccia, imboccò lentamente il sentiero del Serchio. I canneti frusciavano sotto una brezza leggera; col vento arrivava il rumore sordo della risacca. Parve che le voci della natura sussurrassero dei nomi: Tesei, Falcomatà, Birindelli, Toschi, Franzini, Stefanini... E poi, ancora: Moccagatta, Giorgini... Morti, dispersi, prigionieri: la sorte inflessibile. Un gioco di dadi.

Ora toccava a lui. Rivide i volti dei compagni, specchiati sull'acqua nera del fiume. Gli sorridevano, buoni. Ah, poter fare qualche cosa per loro!... La nuova partenza si approssimava. « Gigi » sognò ad occhi aperti: le navi finalmente affondavano, squarciate dai « siluri umani ». E Teseo, di lassù, diceva rivolgendosi a un gruppo di ombre: « Avete visto, voi che non credevate ai nostri apparecchi, avete visto che roba? ».

Il sogno ad occhi aperti si avverò. Quel « qualche cosa per loro » De la Penne non tardò a farlo. Guidando all'attacco in Alessandria cinque nuovi compagni, « Gigi » fece le vendette del gruppo dei « vecchi » di Bocca di Serchio: dei morti e dei prigionieri. Notte fra il 18 e il 19 dicembre 1941, prostrata la potenza navale inglese nel Mediterraneo. È, questa, forse la sola pagina ben conosciuta di tutta la storia dei nostri mezzi di assalto, dato il clamore dell'impresa coronata dal successo strepitoso.

Birindelli ebbe a dirmi: « Quando il mezzo ha funzionato, l'obbiettivo, si è visto, è stato sempre raggiunto ». Certi difetti dei « maiali » erano stati individuati ed erano stati presi i necessari rimedi. Per esempio, un grosso guaio derivava dal trasporto dell'apparecchio nelle lunghe navigazioni subacquee del sommergibile. Chiuso nel « cassone » a tenuta stagna, l'apparecchio subiva gli inconvenienti della mancanza di ventilazione. Si produceva, cioè, dalle batterie elettriche, un gas che esplodeva poi quando si avevano le scintille del motore in azione. Esplosioni modeste ma che rovinavano le batterie stesse. Si rimediò collegando i « cassoni » con dei tubi attraverso i quali, dall'interno del sommergibile, si provvedeva all'aerazione.

Al comando dei mezzi di assalto, succedendo a Moccagatta, era venuto il capitano di fregata Ernesto Forza che al tempo della tragedia di Malta comandava una Flottiglia Mas operante, tra mille pericoli di ogni minuto, nel canale di Sicilia. Per la missione di Alessandria del dicembre 1941 (la terza, in ordine cronologico, preceduta da quelle dell'*Iride* e del *Gondar*) furono designati il comandante Borghese e il sommergibile *Sciré*, ormai vecchie conoscenze dei sommozzatori. Lo *Sciré* partì da La Spezia la sera del 3 e raggiunse Portolago, nell'isola di Lero, in attesa degli operatori che dovevano arrivare in aereo. Arrivarono infatti, il giorno 12 e, come il gruppo di Faggioni alla vigilia dell'attacco a Suda, presero alloggio sul piroscafo *Asmara* sempre carico di carne congelata. Era ancorato nella baia di Parteni, località quasi deserta. Era bene che gli operatori non fossero notati. L'*Asmara* aveva già portato fortuna, per di più. I marinai non rifuggono da un pizzico di superstizione.

Tre equipaggi, al solito, dovevano operare con tre « maiali ». Erano così composti: tenente di vascello Luigi De la Penne-capo palombaro Emilio Bianchi, capitano Genio navale Antonio Marceglia-palombaro Spartaco Schergat, capitano Armi navali Vincenzo Martellotta-secondo capo palom-

baro Mario Marino. Gli equipaggi di riserva erano due: tenente direzione macchine Luigi Feltrinelli-palombaro Luciano Savaré e sottotenente medico Giorgio Spaccarelli-sottocapo palombaro Armando Memoli.

La tradizione dei medici-guerrieri continuava, dunque, a Bocca di Serchio. Ora Spaccarelli, oltre che operatore di riserva, era anche il dottore della spedizione. Lo *Sciré* ripartì da Portolago la notte del 14, puntò cautamente sull'obbiettivo, entrò nelle acque minate, navigò senza sosta in immersione, alla cieca, nelle ultime sedici ore, strisciò sul fondo avvicinandosi alla meta. Alle sei e mezzo di sera del 18, Borghese emerse col periscopio: perfetto. Aveva guidato il suo sommergibile esattamente nel punto prestabilito. Si vedeva il faro di Ras-El-Tin, a meno di due miglia di distanza. Il faro del porto di Alessandria, insomma. Il fondale, in quel punto, era di quindici metri e lo *Sciré* vi si posò, preparandosi alla manovra della fuoruscita dei piloti. Poco prima, Borghese aveva avuto la conferma della presenza della flotta inglese nel porto. Due corazzate c'erano certamente. Il comandante Forza, trasferitosi ad Atene per la coordinazione dei servizi di ricognizione aerea e per altre esigenze organizzative, era stato quasi di continuo in collegamento radio con lo *Sciré*. I punti di ormeggio delle navi da battaglia e di una grossa petroliera erano stati ben definiti. Rimaneva l'incognita di una portaerei che si credeva dovesse esserci e invece non era stata avvistata.

La fuoruscita dei piloti e dei « secondi uomini » ebbe luogo verso le ore 21. Il sommergibile emerse di quel tanto che consentiva di aprire il portello. Era stato stabilito che Feltrinelli e Spaccarelli uscissero per primi, ad aprire i « cassoni » e a liberare gli apparecchi. Scopo: alleviare gli equipaggi che dovevano operare di tale fatica. Tutto si svolse regolarmente. Secondo la consuetudine, Borghese spinse con un calcio gli operatori nell'acqua. Era un calcio augurale, si diceva che portasse fortuna, lo chiedevano loro stessi. Lo *Sciré* tornò sul fondo, in attesa del segnale convenuto: Spaccarelli e Feltrinelli avrebbero dovuto battere dei colpi per avvertire che i

« maiali » erano stati rilasciati e che i « cassoni » erano stati richiusi.

A questo punto si ebbero momenti di apprensione. Il segnale ritardava. Quando si udì e il sommergibile emerse per far rientrare Spaccarelli e Feltrinelli, si presentò quest'ultimo solo. Disse che il medico era svenuto. Aveva inciampato nel corpo di lui, dopo averlo tanto cercato nell'oscurità attorno ai « cassoni ». Spaccarelli fu calato a braccia per la scaletta dai « secondi uomini » degli equipaggi di riserva fatti uscire per ricuperarlo. Presentava gravi sintomi di asfissia, stette parecchie ore tra la vita e la morte, finché la sua forte tempra ebbe la meglio.

Così, lo *Sciré*, dato il segnale-radio di « FT » (fatto tutto) invertì la rotta per il rientro alla base. Dopo aver toccato Lero, arrivò a La Spezia il 29 dicembre. La sua missione era durata ventisette giorni. Aveva coperto complessivamente tremilacinquecento miglia. Al suo stendardo fu decretata la medaglia d'oro, al suo comandante l'ordine militare di Savoia. Il principe Borghese aveva già la medaglia d'oro guadagnatasi, come comandante dello *Sciré*, nell'ottobre 1940 a Gibilterra. Ora, la nuova e ancor più ambita ricompensa era il riconoscimento delle sue qualità di stratega e di organizzatore. La motivazione, nella sua sintesi, fu stilata così: « ...dopo aver compiuto con successo tre audaci e difficili imprese, studiava e preparava con tecnica perfetta e sagacia una quarta operazione... che portava al grave danneggiamento di due corazzate nemiche ».

A quel tempo egli era capo del reparto subacqueo della X Flottiglia. La progettazione, la preparazione e l'organizzazione per Alessandria erano un suo merito particolare. Per merito di guerra ebbe poi la promozione a capitano di fregata: « ...assunto anche il comando dei mezzi di assalto, preparava con grande capacità e con lavoro meticoloso gli uomini ed i mezzi... Magnifico esempio di organizzatore e di comandante ». Una figura del più spiccato rilievo, insomma. E una grande personalità. Borghese aveva fascino, nei suoi modi e nelle sue parole.

Lo *Sciré* doveva poi avviarsi, con tutta la sua gloria, verso la fine di una avventurosissima carriera. Era passato indenne tra cento e cento agguati, avrebbe continuato imperterrito a gettare i suoi guanti di sfida. Quando finì la sua più clamorosa missione, aveva ancora otto mesi di vita. Era scritto che il mare lo ghermisse per sempre, dopo quegli otto mesi. Lo *Sciré* fu affondato da una torpediniera inglese davanti a Caifa, nelle acque della Palestina, il 10 agosto 1942, mentre portava sull'obbiettivo altri « siluri umani ». Al suo comando era subentrato il capitano di corvetta Bruno Zelich. Scomparve con tutto l'equipaggio: cinquanta uomini. E con essi i dieci operatori che aveva a bordo. Ne è stato identificato lo scafo, da una ditta di ricuperi marittimi. Si dice che ci sia il progetto di riportarlo a galla.*

Tra quei « siluri umani » scomparsi con lo *Sciré* c'era anche Egil Chersi, il capitano-commissario che al Serchio dormiva nella camera di Visintini, Marceglia e Martellotta, e che, sonnambulo, proclamava seduto sul letto la sua discendenza dagli Obrenovich.

Dunque, i tre « maiali » lanciati alla grande vittoria di Alessandria si erano allontanati dal sommergibile, puntando verso l'imboccatura del porto. Ognuno aveva avuto assegnato un bersaglio: De la Penne, capogruppo, doveva attaccare la corazzata ormeggiata nel punto « X », Marceglia la corazzata del punto « Y ». Per Martellotta c'era un bersaglio ipotetico (la portaerei) ed un bersaglio effettivo (la petroliera). Era assai contrariato, Martellotta, di non aver avuto il compito di De la Penne e di Marceglia, compito per il quale non esistevano incertezze. La sua ambizione, comprensibilissima, era quella di scagliarsi contro un obbiettivo importante, una grossa nave da guerra. Presentiva, invece, che quella gioia non l'avrebbe avuta. E così fu.

In ogni modo, l'affondamento della nave-cisterna era collegato ad un piano di importanza capitale. In quel momento erano in Alessandria ben dodici petroliere cariche, con un totale di centoventimila tonnellate di nafta. Le bombe incendiarie, che gli operatori dovevano rilasciare, avrebbero fatto fiammeggiare la nafta uscita dalla « cisterna » colpita, trasformando tutto in un rogo. Si puntava, cioè, alla totale distruzione della grande base navale britannica.

Sempre a proposito di bersagli, il più ambizioso, anche se ancora nessuno poteva saperlo, era quello assegnato a Marceglia: si trattava, cioè, della nave-ammiraglia su cui era imbarcato l'ammiraglio Cunningham, comandante in capo della flotta inglese del Mediterraneo. Nelle sue memorie Cunningham ha scritto che al momento dello scoppio sotto la chiglia della *Queen Elizabeth* (tale era il nome della nave che batteva la sua insegna) egli fu sollevato un metro e mezzo in aria ed ebbe la fortuna di non ricadere di schiena sulla plancia.

Con Marceglia ho riparlato a lungo della notte di Alessandria, in un sondaggio inteso a scovare qualche particolare nuovo o, comunque, qualche cosa di inedito. Per arrivare a questo « qualche cosa », pensavo di avere più probabilità con lui che con De la Penne che dell'impresa comune aveva anche scritto, oltre ad averne parlato in una infinità di interviste giornalistiche. De la Penne è un personaggio, nella vita italiana: deputato da tre legislature, eletto con una marea di voti preferenziali come capolista dei liberali nelle più recenti elezioni politiche nella circoscrizione di Genova, presidente dei Marinai d'Italia e dei Combattenti, nella sua Liguria. Fa ancora parte della Marina, ma è in « aspettativa ». Marceglia, invece, si appartò in silenzio, quando rimpatriò dall'India. Tornò a casa e si dimise dalla Marina. Non aveva più entusiasmi, la consegna della flotta lo aveva ghiacciato. Era ingegnere e si dette all'edilizia, nella ricostruzione dei cantieri di Monfalcone. Poi cambiò ramo, ossia tornò in certo modo alle origini, nell'ingegneria navale.

« Con Tesei, al Serchio, » dice « spesso si era discusso quale attività avremmo potuto svolgere in un dopoguerra, al di fuori

* Di recente, in questi tardi anni Ottanta, si è proceduto al ricupero del sommergibile con le salme dell'equipaggio che sono state tumulate a Bari. (*N.d.A.*, 1990)

della Marina. È sempre tutto un ciclo: fare e disfare, tornare a fare. Affondate le navi, si sarebbe fatalmente presentato il problema di ricuperarle. E così mi detti ai ricuperi marittimi. Ho lavorato in tal campo in Grecia e in Tunisia, ma l'opera che più mi piace ricordare rimane quella fatta sull'incrociatore *Trieste*, colato a picco da bombe aeree a La Maddalena. Rimorchiammo il relitto a La Spezia, rovesciato come si trovava sul fondo. Fu una cosa interessante dal punto di vista tecnico. »

Ora l'ingegnere dell'Istria (precisamente, di Pirano) è da molti anni direttore dei cantieri navali e officine meccaniche di Venezia e abita al Lido. Come andò ai mezzi di assalto? Era imbarcato sul sommergibile *Ruggero Settimo* e aveva già fatto missioni di guerra, allorché lo chiamarono e gli chiesero se voleva farne parte, naturalmente, solo con una indubitabile dichiarazione di volontà. Il suo nome lo aveva fatto a Tesei il suo compagno di corso Gian Gastone Bertozzi (anch'egli ingegnere navale, oggi, ai Cantieri del Tirreno, a Genova) che si è visto fu nella scia del gruppetto pionieresco. Tanto Marceglia che Martellotta erano buoni nuotatori e i loro compagni li ricordavano nella squadra di pallanuoto dell'Accademia navale.

Marceglia racconta: « Ci avviammo verso il frangiflutti esterno del porto, orientandoci senza difficoltà. De la Penne era al centro della formazione, io mi tenevo a sinistra, Martellotta a destra. In emersione, dopo circa un'ora, vedemmo il palazzo reale di Ras-El-Tin e siccome eravamo in anticipo sulla tabella di marcia, ci fermammo, aprimmo il tubo portaviveri e ci mettemmo a mangiare. Mi pare che ci fossero delle frutta sciroppate e dei quadretti di zucchero ».

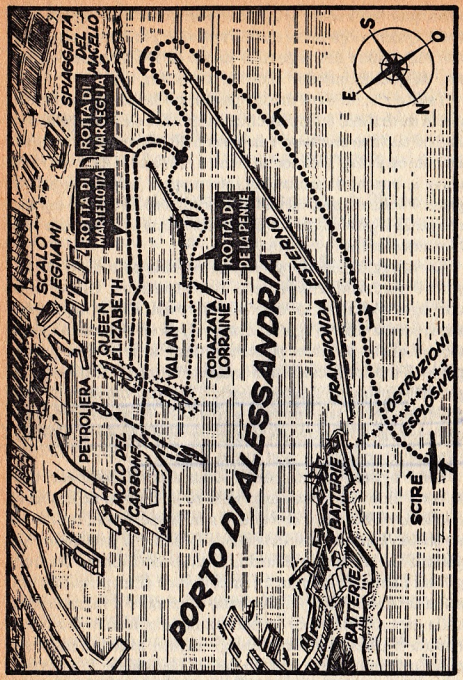
I tre equipaggi rimasero ben poco insieme. Questa è una vicenda che necessariamente si spezza in tre vicende. Marceglia perse contatto fuori dal frangiflutti esterno. Venivano da nord ed egli teneva la posizione di sinistra: perciò era il più vicino agli scogli. Ebbe l'impressione di aver urtato contro uno scoglio e si fermò a guardare. Invece (lo capì poi) era il particolare effetto, come di un attrito, che fanno le bombe

subacquee sullo scafo. Il corpo umano avverte una scossa elettrica. Quando riprese la marcia non vide più i compagni. Anche Martellotta di lì a poco si staccò da De la Penne. Ognuno, da quel momento, visse un'avventura a sé.

Tutti e tre, in ogni modo, passarono la prima ostruzione per la medesima, fortunata circostanza. Tre cacciatorpediniere inglesi stavano entrando e la porta dello sbarramento si aprì. Di conseguenza, il motoscafo che a brevissimi intervalli lanciava le bombe di profondità interruppe il lancio e si tirò da parte. « Tutto è legato ad un filo » mormora Marceglia « e penso che senza il provvidenziale arrivo dei caccia sarebbe stato problematico entrare in porto. »

Giova aggiungere che gli inglesi avevano potenziato al massimo il sistema difensivo delle loro basi navali. Una serie di congegni d'allarme, di ostacoli imprevisti e di ordigni mortali si parava dinanzi agli assaltatori. Sgusciarvi in mezzo senza toccarli era un po' come passare tra una goccia e l'altra quando piove. Il nemico aveva ormai complete cognizioni sui « maiali » perché l'apparecchio affondato da Tesei nell'ottobre del 1940 a Gibilterra era stato portato a riva dalle correnti, nella baia di Algesiras. Gli spagnoli lo avevano portato via subito, ma l'Intelligence Service non aveva dormito.

Bene: ognuno per suo conto, senza vedersi, col favore della notte illune i tre equipaggi infilarono la porta nella scia di quelle navi. Per poco uno di essi non fu speronato, tutti furono sbatacchiati pericolosamente dall'onda: ma passarono. Seguiamo De la Penne e Bianchi. Sfruttarono l'ombra del frangiflutti interno, per evitare i fasci di luce di un piroscafo che stava caricando. In qualche tratto si tennero a mezzo metro dalla diga. Si videro di fronte una mole notevole: era la corazzata francese *Lorraine* che gli inglesi avevano internato quando Pétain aveva trattato con la Germania. L'aggirarono, proseguirono diritti e avvistarono la « loro » corazzata verso le ore 2. Era protetta da una ostruzione non prevista che la racchiudeva come un recinto. Si trattava dello sbarramento retale contro i siluri degli aerei. Si immersero, provarono a sollevare la rete sul fondo per passarci sotto, secondo la « tec-



L'azione nel porto di Alessandria.

nica » studiata ed esperimentata al Serchio. Nulla: era pesantissima. Allora emersero e passarono arditamente in superficie.

« Gigi » era infreddolito anche perché fin dalla fuoruscita dal sommergibile il suo costume gommato lasciava passare gocce d'acqua. Nella susseguente immersione, a causa delle mani intirizzite, egli non riuscì a manovrare i comandi e il « maiale », dopo aver urtato contro la carena della nave, cadde sul fondale. C'era una profondità di diciassette metri. Per orientarsi, De la Penne fu costretto a risalire in superficie. Si affidò all'« ascensore ». Parlando con i « siluri umani » si sente spesso ricordare questo « ascensore » che non è altro che una cordicella assicurata all'apparecchio e avvolta attorno ad una rotella. L'uomo prende quel gomitolo, lo dipana salendo di quota, non lo lascia nemmeno se lo scannano. Perché serve a ritornare subito all'apparecchio senza tema di sbagliare la direzione. Sott'acqua c'è buio pesto, sarebbe gran perdita di tempo dover ricercare il « maiale ».

Quando chiese all'« ascensore » di riportarlo in basso, l'ufficiale trovò che l'apparecchio, piantato sul fondo argilloso, non si muoveva più. Bianchi, esaurito il respiratore (destino fatale per i « secondi uomini » obbligati a navigare quasi sempre con la testa sott'acqua) era stato colto da un principio di svenimento e aveva dovuto riemergere. Che cosa aveva mai l'apparecchio? Non c'era un guasto meccanico, ma un incidente banale: un cavo di acciaio si era impigliato nell'elica. L'uomo provò a liberarlo: impossibile. Situazione analoga, così stando le cose, a quella di Birindelli a Gibilterra. Tuttavia De la Penne era un po' più vicino al centro della nave, la sua taglia molto atletica consentiva maggiori sforzi e la natura del fondale non era rocciosa.

Spingere, bisognava spingere il « maiale » inerte e appesantito per più di trenta metri. La fanghiglia rimossa si disfaceva nell'acqua creando una cortina impenetrabile. Gli occhiali del pilota si appannavano. Lavora e fatica, fatica e lavora, De la Penne giudicò di essere arrivato al punto voluto. Il fondale era diminuito. Bastava regolare la spoletta e lasciare lì l'apparecchio. Erano stati quaranta minuti di pena indicibile.

Tutto era sistemato, ormai. Venendo a galla, si accorse di non aver sbagliato: si trovò, infatti, sotto le torri di prua. Cominciò a nuotare lentamente, cercando di ritrovare il suo « secondo uomo ». Lo vide, aggrappato a una boa. Udì una voce che lo chiamava. Non era la voce di Bianchi, naturalmente: quello aveva tutto l'interesse a non aprire bocca. Lo chiamavano da bordo. Era un inglese. Poi diversi inglesi. Lo avevano scoperto, lo illuminavano con un faro, gridavano e ridacchiavano deridendolo. Intuendo che cosa egli volesse fare, credevano di averlo scoperto per tempo e che la sua missione fosse fallita.

Tra una risata beffarda e l'altra, echeggiò una raffica di mitragliatrice. De la Penne si fermò, attese rassegnato presso la boa di Bianchi. Venne un motoscafo e furono tirati a bordo. A nuove beffe, De la Penne sussurrò al suo palombaro: « Se ne accorgeranno più tardi! ». Erano le tre e mezzo. Sì, se ne sarebbero accorti in meno di tre ore. Mani alzate, sotto i mitra spianati. Perquisizione: i documenti di appartenenza alla Marina italiana fugarono ogni equivoco, posto che ci potesse essere. Breve salita a bordo della nave, poi di nuovo sul motoscafo, verso Ras-El-Tin. Interrogatorio piuttosto rude, in una baracca. Chi interrogava, brandiva una pistola e parlava in italiano. Disse, a mo' di introduzione: « Sono molto nervoso. Ditemi subito dove avete messo l'apparecchio. Vi consiglio di rispondere. Mi avete fatto alzare a quest'ora... ».

Davanti al rifiuto di rispondere dei due italiani, l'ufficiale « nervoso per la levataccia » li rimandò sul motoscafo. Alle 4 erano sul castello di poppa della corazzata. Il comandante in persona, sir Charles Morgan, apostrofò subito De la Penne: « Avanti: dove avete posto la carica? ». Silenzio.

Sir Charles allora impartì un ordine secco e i due prigionieri furono portati via, verso la prua della nave. Aveva disposto che fossero chiusi nella cala, cioè nel locale più basso: se avevano piazzato la carica, dovevano pensare che le prime vittime sarebbero stati loro. Perciò l'inglese confidava che si sarebbero risolti a rivelare ogni cosa. Si è risaputo poi, da certi documenti, che tale ordine era stato dato da Cunningham stesso, appena era stato avvertito della cattura dei due assaltatori.

Ricordo che quando De la Penne, insieme a Marceglia e Martellotta, venne nel nostro recinto dei campi di Yol in visita da prigionieri a prigionieri, ebbe accenti durissimi nei riguardi del comandante Morgan. I tre « affondatori » sedettero al tavolo di Giorgini, di Toschi e degli altri, che era anche il mio. Raccontarono la loro impresa. De la Penne ripeté: « Il comandante non si comportò da gentiluomo. Noi italiani non avremmo agito davvero come agì lui ». Poi, si sa, il tempo e i cambiamenti delle situazioni addolciscono, smussano gli angoli vivi.

De la Penne lesse sui nastri dei berretti dei marinai che lo accompagnavano con Bianchi in quella che fu una « camera di tortura » e avrebbe potuto essere la « camera della morte », il nome della nave che egli aveva minato: *Valiant*. Il locale dove furono chiusi era proprio sotto le torri di prua. Sedettero in un posto qualunque: sedevano su tre quintali di tritolo in procinto di scoppiare. Bianchi, esausto, non volle pensare più a nulla, si addormentò. De la Penne guardava l'orologio: le 5, le 5 e mezzo, le 5,50... Picchiò, gridò: a chi aprì il portello egli disse che aveva urgenza di parlare col comandante. Fu accompagnato alla sua presenza. Ed ecco la scena di Rossetti a bordo della *Viribus Unitis* ventitré anni prima. Come Rossetti a Janko Vukovic, così De la Penne disse a Charles Morgan: « La vostra nave sta per saltare. Fate mettere in salvo l'equipaggio ». Una differenza grossa, però. Il comandante austriaco tese la mano all'ufficiale italiano e pronunciò parole umane e generose: « Salvatevi anche voi ».

Il comandante inglese, invece, ribatté: « Non volete dire dove avete messo la carica? ». Poi, ai suoi uomini: « Allora richiudetelo nella cala ».

Scendendo la scaletta, De la Penne mormorò a Bianchi: « Per noi è andata male. È finita. Ma anche per loro ». Un momento più tardi, Bianchi non c'era più. L'avevano riportato indietro. Forse pensavano al fattore psicologico, chiudendo nel locale un uomo in completa solitudine. Conteggio dei minu-

ti. Lui sapeva bene come stavano le cose. Alle 6,10 si preparò a fare un tuffo nel finimondo. Alle 6,15 l'ordigno esplose. La nave ebbe un sobbalzo, sbandò. Le luci si spensero, il fumo invase la cala in una pioggia di ferracci. Cadevano certi maniglioni appesi al soffitto. Fu buona sorte che il prigioniero non fosse colpito sulla testa. Ne prese uno in un ginocchio. Zoppicando, si avvicinò a un oblò e istintivamente cercò di passarvi attraverso prima che il livello dell'acqua salisse. Poi, girando lo sguardo d'attorno, vide che il portello, per effetto dell'esplosione, si era scardinato. In quel momento sentì distintamente che la carena stava toccando il fondale. Uscì, salì su per la scaletta, arrivò sul ponte.

Nessuno gli disse parola. Tutti correvano verso poppa. Seguì la corrente. Sul castello di poppa, Morgan stava assistendo all'evacuazione della nave. De la Penne gli si avvicinò e gli chiese, senza cerimonie: « Dove avete messo il mio palombaro? ». L'inglese non gli rispose. Intanto, Bianchi spuntò fuori da un'altra parte della nave. Ora De la Penne guardava l'altra corazzata, distante non più di quattrocento metri. Vide molti uomini ammassati sulla prua, poi vide...

Che cosa vide lo diremo più tardi. Bisogna rifarci dal principio, per seguire la trafila di Marceglia e di Schergat, suo « secondo uomo » che lui stesso aveva scelto a compagno. Schergat è un altro istriano, nato a Capodistria da una famiglia di palombari. Aveva fatto il corso dei sommozzatori a Livorno. Dopo la guerra, tornò al suo paese occupato dagli jugoslavi ma non vi poté resistere. Abita da anni a Trieste e non fa più il palombaro, è bidello all'università. In una passata amministrazione, è stato consigliere comunale del MSI. Nel fisico, tutti a Trieste dicono che ricorda molto Nazario Sauro.

Il « maiale » di Marceglia puntò sulla destra anziché sulla sinistra, addentrandosi nel porto. Passò di lato al piroscafo che stava facendo il carico. C'erano da compiere circa due miglia e mezzo per arrivare sul bersaglio. Il pilota si orientò su vari riferimenti e, soprattutto, sulle luci bluastre delle finestre di una officina. « Non ero mai stato ad Alessandria »

egli precisa « ma avevo studiato tanto attentamente le cartine e le fotografie della ricognizione aerea, che l'ubicazione dei moli mi era familiare e mi fu facile trovare la rotta giusta. » Verso le 3 arrivò sul luogo dell'operazione decisiva. La *Queen Elizabeth* gli si parò di fronte, giganteggiava sull'acqua. Nemmeno Marceglia conosceva il nome della « sua » nave e continuò a credere, in un primo tempo, di aver attaccato la *Barham* che invece era già affondata da un mese e in Italia non si sapeva.

Anche la *Queen Elizabeth* aveva lo sbarramento retale parasiluri. Il pilota si trovò a disagio. Temeva che, a toccare la rete, esplodessero bombe o entrassero in azione congegni di allarme. Ma, riflettendo con freddezza, pensò che doveva ben esserci un varco per i motoscafi e le scialuppe. Lo individuò, dopo una accurata ispezione, e vi si buttò attraverso. Ora si trovava proprio a ridosso del bersaglio. Calma completa a bordo, un senso di vuoto, un silenzio perfino inquietante. Unico segno di vita era la sigaretta accesa di un uomo che passeggiava in coperta. Il « maiale » si immerse, toccò fondo a tredici metri. Il rumore della centrale elettrica della corazzata aiutò Marceglia a dirigere sotto la chiglia, fino a trovare il punto più vulnerabile.

Una aletta di rollio fu subito a portata di mano. Schergat fece presto a fissarci il morsetto e la cima. Portare la corda sull'altra aletta fu più complicato: « Bisognava, al buio, andare diritto, in senso trasversale, sotto il bastimento. Una corazzata è larga almeno trenta metri. Cominciai io e sbagliai direzione. Avanzavo tenendomi supino, appoggiando le mani alla carena contro cui il naturale galleggiamento del corpo mi spingeva. Allora dissi a Schergat di provarcisi lui. Dopo un paio di manovre incerte, ci riuscì. Ma, trovata che ebbe l'aletta, accusò il solito malessere per la prolungata respirazione in ossigeno puro. Era un inizio di avvelenamento, con le caratteristiche scosse epilettiche. Terminai il lavoro io, applicando la carica esplosiva. Ero stanco morto, quando regolai la spoletta, non riuscivo quasi più a ragionare, la testa mi girava come se fossi stato ubriaco ».

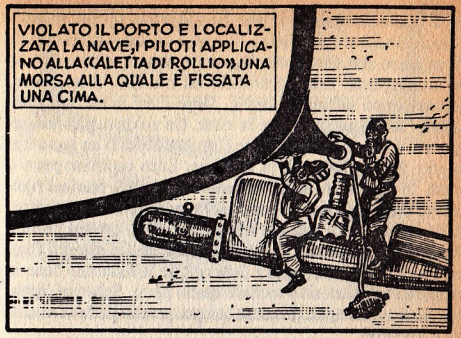
L'orologio segnava le 3,25. Il « maiale » funzionava benissimo e portò in emersione i due uomini. Ma il ribollire dell'aria scaricata nella manovra richiamò l'attenzione di qualcuno a bordo. Lo specchio d'acqua fu frugato da un piccolo riflettore. Fermi, allora, con le teste sotto.

« Andò bene » commenta Marceglia « che non ci videro. Quello fu il momento più brutto di tutta la missione. »

Quando ebbero la certezza che la calma era tornata, presero, a mezz'acqua, a navigare a ritroso sulla rotta di andata. Non c'era più altro da fare che tentare di mettersi in salvo. Notarono un gran movimento a poppa della *Valiant*, obbiettivo di De la Penne, allontanandosi. Disse, l'ingegnere: « I nostri compagni hanno dei guai ». Intanto misero in moto le spolette delle bombe incendiarie.

Non andavano a casaccio, i due istriani: il pilota aveva studiato tutto. Oltre lo scalo-legnami, dove terminava il muro di cinta della dogana, c'era un angolo deserto: la spiaggetta del macello. Di lì forse si poteva fuggire e raggiungere la città. Affondarono l'apparecchio in acque profonde, si portarono in costa nuotando, strisciarono e si acquattarono sotto la chiglia di una barca tirata in secco. Ansimavano e sbirciavano: non c'era anima viva. Si tolsero gli indumenti da sommozzatore e li nascosero sotto un mucchietto di pietre. Così rimasero in divisa da lavoro: una tuta grigia che però aveva stellette e galloni. Rimboccarono le maniche e il colletto all'interno, per nascondere quei segni militari. Avevano scarpette da tennis. D'un tratto si dettero un'occhiata e si alzarono insieme, prendendo a camminare ben diritti, con la più grande naturalezza del mondo. Erano le 4,30: un'altra e non meno elettrizzante avventura stava per cominciare. Per trentaquattro ore rimasero liberi con buone probabilità di sfuggire alla cattura e, chissà, con qualche possibilità di tornare in Italia. Li tradì una circostanza davvero inopinabile.

Seguivano un muro: era la parte esterna del muro di cinta della dogana. Si trovarono nel recinto degli impianti di macellazione. Si capiva anche da un cattivo odore che si levava da ogni cosa. Il cancello era aperto, ci si diressero. Credeva-



Primo e secondo tempo dell'operazione sotto la carena della nave da affondare.

no di essere assolutamente soli. Non lo erano, perché un mucchio di stracci si agitò presso l'uscita e ne sbucò fuori la testa di un arabo che, assonnato, li guardò, disse qualcosa e tornò ad accoccolarsi. Era il guardiano del macello. A lui, forse, interessavano soltanto le bestie. Dopo dieci minuti raggiunsero la strada asfaltata per la città. Un soldato sudanese di guardia ad un capannone dette l'altolà e chiamò un suo compagno. Marceglia parlò in francese. Loro capirono poco o nulla. In ogni modo dettero a vedere di crederli marinai francesi (c'erano alcune unità internate) e indicarono loro un punto della strada: forse una deviazione per rientrare nel porto e dirigersi all'imbarcadero. La storiella di essere marinai francesi sperdutisi, Marceglia e Schergat se la fissarono bene in mente e continuarono a recitare quella parte. Schergat, tuttavia, aveva il compito di tacere sempre perché parlava soltanto il triestino.

Il loro piano era questo: raggiungere La Rosetta, dove, a quindici miglia a nord dalla foce del Nilo, era previsto che il sommergibile *Zaffiro* comandato dal capitano di corvetta Giovanni Lombardi si trovasse, tra la mezzanotte e le tre del 24 dicembre o delle due notti susseguenti, per l'eventuale ricupero degli operatori. Loro stessi dovevano procurarsi una barca per trovarsi all'appuntamento. Una faccenda piuttosto vaga: avrebbero dovuto, visto il sommergibile, gridare « Lombardi, Lombardi! » per farsi riconoscere.

Il treno per La Rosetta partiva dalla stazione ferroviaria di Alessandria e quella, per il momento, era la loro meta. Seguirono le rotaie del tram che facevano loro da battistrada, e fu proprio mentre stavano per arrivarci (alle 6,25) che da bordo della *Valiant* De la Penne vide quello che vide: « La *Queen Elizabeth* si sollevò dall'acqua con un sussulto e dal fumaiolo cominciarono a volare pezzi di ferro e getti di nafta ». Volando altissimi, proiettati con enorme forza, gli uni e gli altri ricaddero in un raggio di oltre cinquecento metri e anche la *Valiant* ne fu investita. La nave ammiraglia sbandò sulla destra, Cunningham e tanti altri uomini furono letteralmente sbalzati a mezz'aria dall'esplosione della « testa del

Terzo e quarto tempo: la carica di tritolo è pronta per scoppiare.

maiale» che aveva aperto sul fondo della corazzata un buco gigantesco della larghezza di quaranta piedi quadrati, ossia di dodici metri per dodici.

«Avrei pagato non so che cosa per assistere a quello spettacolo» ha detto l'ingegnere «e invece devo accontentarmi di vederlo su questa tela.» Mi indicava un quadro appeso alla parete del suo studio. Un quadro che Schergat trovò a Genova, nel caos del 25 aprile 1945, e glielo diede: *L'affondamento della Queen Elizabeth*. L'autore è Rudolph Claudus, un noto pittore di origine austriaca (fu sottufficiale della Marina imperiale durante la guerra 1915-18) specializzatosi nel genere marinaro. Si vedono due colonne d'acqua e un vapore rossastro sprigionarsi attorno alla corazzata colpita a morte. Aggiunge, Marceglia, sorridendo: «Forse non sarà stata esattamente così...».

Le esplosioni di quella notte da tregenda avvennero a ritmo serrato, secondo i piani prestabiliti: alle 6 in punto fu squarciata la petroliera *Sagona* e fu colpito insieme il cacciatorpediniere *Jervis* che le era affiancato, alle 6,15 toccò alla corazzata *Valiant*, alle 6,25 all'ammiraglia. Fallì, invece, il progettato incendio del porto, perché la petroliera fu colpita a poppa, dove c'era poco carburante e, d'altra parte, l'effetto dell'esplosione spinse la nafta nell'interno della nave anziché all'esterno. Di conseguenza le bombe incendiarie scoppiarono invano perché l'acqua non era abbastanza pregna di nafta.

L'equipaggio del tarantino Martellotta lavorò anch'esso con freddezza e maestria. Martellotta non è più ufficiale effettivo delle Armi navali, sta a Genova ed ha creato una rete di stazioni di servizio galleggianti, per rifornire i motoscafi. Ce ne sono, per esempio, a Rapallo ed a Forte dei Marmi. Il suo «secondo uomo», il salernitano Marino, è capitano del CEMM e il palombaro di De la Penne, il valtellinese Bianchi, è capitano del medesimo Corpo. È superfluo dire che tutti e sei gli assaltatori di Alessandria sono insigniti di medaglia d'oro. Martellotta, dunque, girò mezzo porto, nel miraggio della portaerei. Non la trovò in nessuno dei normali ormeggi dove era

solita sostare. Poi si seppe che era partita il giorno prima per l'oceano Indiano. Passò di fianco alla corazzata francese *Lorraine*, prese in esame l'opportunità di buttarsi contro un incrociatore inglese. Ebbero la fortuna amica, quelle due navi: perché Martellotta le «scartò» per obbedire all'ordine di affondare la petroliera.

Un'azione, in tutto e per tutto, della medesima difficoltà e dei medesimi rischi di quelle di De la Penne e di Marceglia. Presero terra, Martellotta e Marino, dopo aver affondato il loro apparecchio che non perse mai un colpo, in un punto del porto situato dentro la cerchia doganale. Ad una barriera incocciarono fatalmente nella polizia egiziana e nella fanteria di Marina inglese. Mentre venivano interrogati, essi udirono distintamente le tre esplosioni che li rassicurarono sulla riuscita completa della missione.

Tre azioni in una, sei uomini da porsi sul medesimo piano dell'ardimento, nelle gesta d'eccezione. Non importa se i nomi degli ufficiali, comandanti di equipaggio, sono rimasti più famosi di quelli dei palombari e sottufficiali che li accompagnavano ed operarono con essi. Quei «secondi uomini» erano anche loro dei «colossi». E ciò che diciamo non vale soltanto, logicamente, per la vittoriosa spedizione di Alessandria.

Ma torniamo a Marceglia ed a Schergat, arrivati passo passo alla stazione ferroviaria. Il treno del mattino per La Rosetta era già partito. Occorreva attendere quello del tardo pomeriggio. Entrarono nel bar: erano infreddoliti, affamati. Quando, per pagare, presentarono un biglietto inglese da cinque sterline, il cameriere disse che non conosceva quella moneta e andò a cambiarla all'ufficio militare e alla biglietteria di stazione. Un guaio: le sterline dei due italiani non avevano più corso in Egitto. Si potevano cambiare soltanto alla banca, mostrando i documenti personali di identità. In tal caso, essi non avrebbero potuto che presentare le tessere di appartenenza alla Marina italiana.

Il cameriere fu comprensivo, li lasciò andare a fare l'operazione. Naturalmente i due istriani cercarono un cambiavalute libero. Gira e gira con una carrozzella, ne trovarono uno

presso una edicola di giornali. Li « strozzò ». Dette 380 piastre. Fu tale imprevidenza di un particolare organizzativo che finì col tagliare loro le gambe. Pensare che quei denari li avevano ricevuti a Roma, al Ministero. Era inammissibile che non si sapesse che dallo scoppio del conflitto (ed era già passato un anno e mezzo) in Egitto la valuta inglese non aveva corso normale. Al Ministero non erano stati forniti loro nemmeno nomi di persone cui poter ricorrere. E Alessandria, come il Cairo, era piena di italiani dallo spirito patriottico assai elevato. Al Ministero, chi si occupò della cosa si dimenticò anche di mettere in contatto gli assaltatori destinati ad Alessandria col tenente di vascello Tomasuolo, catturato tra i naufraghi della battaglia di capo Matapan, fuggito dai reticolati di Geneifa e rientrato in Italia. Il Tomasuolo aveva trovato amici che gli avevano procurato un passaporto spagnolo che gli permise di lasciare l'Egitto per la Turchia.

Trecentottanta piastre: erano poche davvero. Marceglia si pentì di non aver pensato a cambiare altre sterline e non trovò più il cambiavalute ambulante. Aspettando il treno andarono sulla sponda di un canale, distendendosi come lucertole al sole che finalmente asciugò un po' i loro abiti fradici. Mangiarono, stando bene attenti ai prezzi, in una piccola e nauseante trattoria popolare. I soldi per due biglietti di terza classe Alessandria-La Rosetta li avevano ancora. Partirono e stettero per tutto il viaggio, volutamente, in uno scompartimento gremito di egiziani di basso ceto. Era più facile evitare incontri con la polizia.

La Rosetta: ore 19. Cercando un alberghetto (avevano passato già una notte in bianco, e che bianco!) furono fermati da un soldato egiziano armato di fucile che li accompagnò ad un posto di polizia. Finita? No: il funzionario parlava l'inglese e non il francese. Cercò di capirli alla meno peggio. Marceglia, in francese, disse che erano marinai di quella nazionalità e che volevano passare un paio di giorni in vacanza a La Rosetta. Documenti? Li avevano lasciati ad Alessandria, pensavano che non fosse necessario portarseli dietro. Quattrini? Sì (non dissero: « Pochi »). Visto che i denari c'erano,

il funzionario non pensò ad altro che a farsi invitare a cena. Poi li accompagnò in una locanda da pochi soldi e ritornò a trovarli la mattina dopo. Quante cose fecero mai con quelle 380 piastre!... Dettero anche una mancia al poliziotto per levarselo di torno. Gli avevano dato, la sera, cinque sterline per tramutarle in altre piastre, ma aveva detto poi di non esserci riuscito. Rimasti soli, dopo aver comprato qualche cosa da mangiare in una baracchetta, presero la strada che va verso il mare. Adocchiavano le barche dei pescatori, lungo un canale. Bisognava impossessarsi di una barca, al momento giusto, per andare all'appuntamento col sommergibile.

Ragionavano di queste cose, camminando. Marceglia, però, era dell'idea che fosse meglio cercare una barca a vela e prendere decisamente il largo. L'appuntamento in mare, di notte, col comandante Lombardi non lo convinceva. Temeva, non a torto, che non si ritrovassero. Con una barca a vela, in dieci giorni avrebbero potuto raggiungere Creta, ormai in mano tedesca. Era necessario, piuttosto, procurarsi dei soldi per comprare i viveri indispensabili per la durata del viaggio. Le piastre erano il suo assillo. Avendo denari in abbondanza sarebbe stato anche più facile nascondersi in attesa di avere la barca e, magari, trovare gente disposta ad aiutare.

E fu durante quella passeggiata, verso le 3 del pomeriggio, che passò accanto a loro una camionetta e si fermò. C'erano una decina di uomini della polizia costiera. Furono caricati su di essa senza tanti complimenti. Chissà che il poliziotto scroccone non avesse parlato. Perquisizione, questa volta: e le tessere della Marina sul tavolo di un commissario di polizia. Verbali a iosa, poi partenza in treno, ammanettati, per Alessandria. Gli inglesi non si sorpresero davvero di vederli. Li aspettavano. Li interrogarono pochissimo. Un capitano di fregata entrò nell'ufficio e stese loro la mano.

« Forse » dice Marceglia « oltre a non disporre di denaro fummo anche un po' ingenui, nella seconda parte della nostra avventura. Io persi una magnifica occasione quando, in una strada di Alessandria, sentii una ragazza parlare in italiano. Non la fermai subito, temendo di dare nell'occhio. Era

molto bella e la guardavano tutti. Andai un po' avanti, per attenderla in un punto meno affollato. E, quando mi voltai, non c'era più. Magari, quella ragazza avrebbe potuto essere la nostra ancora di salvezza. »

Marceglia e Schergat non seppero del successo ottenuto se non sei giorni dopo l'operazione. Avevano udito appena un sordo boato, allontanandosi dal porto. Non avevano notato in città alcun assembramento di gente o altro segno rivelatore di una grossa notizia. L'ingegnere aveva forti dubbi di non aver regolato bene la spoletta, col cervello annebbiato che aveva nel concludere il lavoro sotto la carena. Lo seppero nel giorno di Natale, in una prigione del Cairo dove tanti prigionieri italiani passarono prima di venire avviati ai campi di concentramento. Ricordo anch'io quel carcere, le finestrelle basse, all'altezza del ginocchio, che si affacciavano, con l'inferriata, sui lunghi corridoi.

A Marceglia venne in mente, il 24 sera, prima del silenzio, di fischiettare l'arietta di una canzone dei mezzi di assalto. Una canzone che era nata sul Serchio qualche mese prima. Lui stesso, Chersi, Spaccarelli e Feltrinelli ne fecero le parole sull'aria di un canto della Dalmazia, una sera nella casa dei guardiacaccia, innaffiandole con del buon vino. Nel novembre il duca di Spoleto era stato a trovarli, aveva giocato con loro a pallavolo, aveva fatto coro a quello che, dopo cena, essi gli presentarono come « L'inno del Serchio ».

Fischiettò anche Schergat, l'arietta era già nota tra i « siluri umani ». E da altre celle fu risposto allo stesso modo. Canticchiarono in sordina: l'eco dette tre gruppi di voci. Seppero, così, di esserci tutti. La mattina dopo chiesero di andare alla messa e si rividero nel cortile del carcere. Rimettendoli in cella, gli inglesi consentirono di tenere insieme i tre ufficiali e arrivò loro anche una bottiglia di champagne. Richiusa che fu la porta, De la Penne, testimone oculare a bordo della *Valiant*, raccontò. Mai nessun brindisi fu più emotivo. Occhi lustri, lacrime di gioia malcelate.

A proposito di fughe dal porto dopo le azioni dei « maiali », è da ricordare quella di Luigi Feltrinelli e del suo palombaro Luciano Favale, sempre ad Alessandria in una missione del maggio 1942, condotta dal sommergibile *Ambra* al comando della medaglia d'oro Mario Arillo. Allora ci fu un'adeguata organizzazione in tal senso, Feltrinelli e Favale non furono costretti a vagabondare e non ebbero bisogno di denaro. Raggiunsero i giardini pubblici, dove li attendeva un agente segreto, poi furono ospitati in case di gente insospettabile. L'ufficiale milanese fu « mimetizzato » e introdotto nella migliore società. Frequentò perfino ufficiali inglesi, divenne il beniamino di circoli eleganti. Lo accompagnava spesso una signora portoghese ben conosciuta e tutti sapevano che il « brillante straniero » era il suo amante. Soltanto dopo un mese l'Intelligence Service riuscì a scoprire il trucco. La polizia tese la rete attorno al nascondiglio, Feltrinelli indossò la divisa di fatica, con le stellette e i gradi, uscì dalla cerchia, entrò in un commissariato e, presentandosi al funzionario-capo, disse non senza ironia: « Sono il tenente Feltrinelli della Marina italiana. Ho sentito dire che mi volevate conoscere ».

Parentesi chiusa. Con la strepitosa vittoria dei « siluri umani » portati da Valerio Borghese ad Alessandria, la flotta inglese del Mediterraneo, per la prima volta nella storia, fu messa in stato di netta inferiorità. Aveva perduto le sue ultime due corazzate efficienti. Le navi poggiavano sul fondo e dalle fotografie della ricognizione aerea non poterono, magari, essere valutati in pieno i danni. Invece, per quanto sfuggiti all'affondamento totale a causa delle acque basse, i due colossi erano realmente fuori combattimento. La *Valiant* rimase immobile fino al marzo 1942 e fu poi portata a Durban per altri sei mesi di lavoro; la *Queen Elizabeth* ne ebbe per un tempo assai più lungo.

L'Italia perse una magnifica occasione, non gettandosi allo sfruttamento del successo. Ma questo rientra nel campo critico della condotta della guerra. Non è esatto, invece, quello che è apparso spesso su libri e giornali inglesi: cioè che gli italiani non attaccarono perché credevano che le due corazzate fossero ancora in grado di prendere il mare e combattere. È soltanto favola, la pretesa che gli italiani fossero abil-

mente ingannati da diabolici trucchi, come dalle caldaie tenute costantemente in pressione e da certi pretesi balli e ricevimenti dati in coperta.

Churchill annunciò ai Comuni il « disastro di Alessandria » nel marzo 1942, cioè quando la situazione era raddrizzata. Egli ebbe espressioni di rispetto, sia pure a denti stretti, per l'impresa memorabile. E l'ammiraglio Cunningham ancor di più. Subito dopo quella notte di panico, l'ammiraglio mandò un rapporto al Primo Lord del Mare: « ...Qui tutti sono presi dalle convulsioni, ogni volta che la notte si vede galleggiare qualcosa o si sente un rumore sotto lo scafo... Costa molto, ma stiamo collocando massi di cemento sul fondo, attraverso l'imboccatura del porto, con sopra cavalli di frisia alti fino al piede delle reti subacquee... E il peggio è che non sappiamo con sicurezza come questi italiani penetrino nelle nostre difese... Debbono essersi addestrati a passare in qualunque maniera, sopra, attraverso e sotto gli sbarramenti... ».

Infine, sempre l'ammiraglio sbalzato dalla plancia dall'ingegnere istriano ebbe a pronunciarsi ufficialmente così: « Uno non può non ammirare il sangue freddo di questi italiani: ogni cosa era progettata, pensata, decisa ».

La nave misteriosa nella baia delle beffe

Gli uomini votati alla morte o alla prigionia scomparivano a ritmo vertiginoso nel vortice. Con la cattura di De la Penne, la prima pattuglia era stata cancellata totalmente dai quadri. Con la medesima sorte toccata a Marceglia ed a Martellotta, anche la seconda si avviava sulla stessa strada. Ma il centro di Bocca di Serchio era un'inestinguibile fucina di « siluri umani ». Tanti e tanti ne passarono ancora sulle pagine del libro dei mezzi di assalto e le cui imprese qui non appaiono. Ottantacinque operatori dei « maiali » furono complessivamente impiegati nel corso della guerra.

Una delle figure più fulgide della seconda pattuglia fu quella del tenente di vascello Licio Visintini, istriano di Parenzo, che, abbiamo detto, divideva la camera sopra la stalla con Marceglia, Martellotta e Chersi. Parlando di Visintini si parla della « squadriglia dell'Orsa Maggiore », che egli creò e della quale per primo ebbe il comando. All'ammiraglio Ernesto Notari, al Comando Marina di La Spezia, ho chiesto di rievocare le gesta della squadriglia famosa. Notari, alla morte di Visintini, gli successe alla guida.

È proprio una vicenda da romanzo giallo. Spionaggio e controspionaggio si affiancano alle azioni belliche, con la beffa della petroliera *Olterra* e con la lotta tra gli italiani e gli inglesi di Lionel Crabb, detto l'« uomo-rana ». Teatro dell'azione: la baia spagnola di Algesiras e la rada e il porto di Gibilterra, base navale britannica. Diverse volte i nostri sommozzatori avevano attaccato tale base ma non era mai stato

possibile raggiungere l'obbiettivo dell'affondamento di navi da guerra. Nel settembre del 1941, pur lanciati contro la corazzata *Nelson* e altre unità da guerra, tre equipaggi dei « maiali » avevano dovuto rinunciare all'ambizioso bersaglio. Il successo c'era stato ugualmente (ed era il primo successo dell'apparecchio di Tesei e Toschi), però contro due petroliere e una motonave armata, la *Durham*, di undicimila tonnellate.

La marcia di avvicinamento l'aveva fatta, anche quella volta, lo *Sciré* al comando di Borghese che ormai doveva conoscere lo stretto di Gibilterra come le sue tasche. Il sommergibile si era posato sul fondo della baia di Algesiras nel medesimo punto di sempre: alla foce del torrente Guadarranque. Era come se lo avesse preso in affitto o prenotato al pari di una camera di albergo. Dei tre equipaggi, soltanto Visintini-Magro (gli altri erano Catalano-Giannoni e Vesco-Zozzoli) erano riusciti a penetrare nel porto interno, sebbene non fino al rifugio della corazzata. Gli altri avevano dovuto ripiegare attaccando nella rada.

In ogni modo, anche la lotta contro il naviglio mercantile (si trattava di convogli destinati ad Alessandria, per la battaglia del deserto) aveva grande importanza. Forse, viste le difficoltà sempre più serie per l'attacco alle navi da guerra, si pensava di limitarsi, in linea di massima, a tale campo. Ma di lì a poco gli affondamenti della *Queen Elizabeth* e della *Valiant* vennero a dimostrare che anche le difese più vigili e meglio organizzate potevano essere colte di sorpresa. Così, persistendo nell'obbiettivo, gli italiani pensarono alla possibilità di creare una « base di sabotaggio » che eliminasse i troppo rischiosi e necessariamente saltuari trasporti dei mezzi e degli operatori col sommergibile.

A tale scopo, nella primavera del 1942 fu inviato in Spagna, per una esplorazione nella zona di Gibilterra, un intelligente tecnico: Antonio Ramognino. Egli aveva sposato una spagnola, di nome Conchita. Fu presa in affitto una villa in riva alla baia di Algesiras perché la signora « doveva rimettersi in salute » e le era stato consigliato il ritorno all'aria natia. Si chiamò, quel primo punto di appoggio e di osservazione, « Villa Carmela ».

Villa Carmela fu la prima « base di sabotaggio », utilissima per gli attacchi dei nuotatori del « Gruppo Gamma » che venivano introdotti clandestinamente in Spagna e, attraversando a nuoto il tratto di mare fra Algesiras e il porto esterno di Gibilterra, applicavano le cosiddette « cimici » alle navi mercantili e le facevano saltare. Il loro comandante fu l'allora sottotenente di vascello Agostino Straulino, « asso » mondiale e campione olimpionico della vela. Nella villetta, i coniugi Ramognino avevano creato un osservatorio mimetizzato da una gabbia di pappagalli, per sorvegliare il movimento del porto e per far prendere piena conoscenza dell'ubicazione dei bersagli ai nuotatori d'assalto.

Ma il maggiore e più prezioso apporto, Antonio Ramognino doveva darlo alla Marina italiana segnalando la petroliera *Olterra* e lanciando il primo bagliore dell'idea del suo sfruttamento. La *Olterra*, di quattromila tonnellate, apparteneva all'armatore Zanchi e batteva, ovviamente, bandiera italiana. Si era trovata in Gibilterra allo scoppio del conflitto, il 10 giugno 1940. Il suo comandante, ricevuti gli ordini via radio, l'aveva portata subito in acque territoriali spagnole ed aveva aperto gli allagamenti. Fu Visintini che propose di farne una base fissa per i « maiali », in sostituzione del sommergibile. Borghese, che del reparto subacqueo era ormai il *deus ex machina*, si votò tutto alla elaborazione e alla realizzazione del progetto.

La *Olterra*, per la caratteristica delle petroliere sempre tanto lunghe ad affondare, era rimasta semisommersa ed era stata messa in disarmo nel piccolo porto di Algesiras. Ormeggiata alla testata del molo, ospitava ancora una decina di uomini dell'equipaggio, col capitano Amoretti e il capomacchinista De Nigris. Un picchetto di « carabineros » spagnoli montava la guardia sul cassero di poppa, in omaggio alle regole della neutralità. Per curiosità diremo che l'*Olterra* è ancora in servizio e che, tra l'altro, fece il periplo dell'Africa, portando petroliò in Italia, durante la crisi di Suez nel 1957.

Contatti presi da Borghese stesso con l'armatore spianarono la strada. La Spagna, col prolungarsi del conflitto, non teneva più verso di noi una neutralità del tutto « accondiscendente » e benigna. Era necessario agire senza destare sospetti nemmeno a Madrid. Oltre a ciò, gli agenti dell'Intelligence Service pullulavano in ogni dove. I problemi da risolvere erano innumerevoli e spinosi: per esempio, montare a bordo una officina ben attrezzata, farvi arrivare i « maiali » e introdurre, allo stesso tempo, gli equipaggi dei sommozzatori. L'armatore si prestò subito a fare le regolari pratiche presso le autorità spagnole, spiegando di voler « riarmare », ossia rimettere in efficienza, la sua petroliera.

Licio Visintini, uomo di grande determinazione, di poche parole ma sempre sereno, ebbe il compito di scegliere il personale da portare ad Algesiras. Egli era stato sul posto più di una volta, conosceva bene la località, si è visto che aveva partecipato anche all'azione del settembre. Il capitano Travaglini, delle Armi navali, fu designato a presiedere le prime trasformazioni sull'*Olterra* e vi rimase poi sempre, anche quando, per misure precauzionali, gli operatori rimpatriavano. I normali servizi di bordo non esistevano più. Grazie alla « legalità » della messa in riarmo della petroliera, fu possibile mandare il motore elettrico diesel per una regolare revisione, apertamente, a Siviglia.

I tecnici da sostituirsi all'equipaggio rimasto appartenevano alla Marina da guerra o erano militarizzati: meccanici di ogni specializzazione, carpentieri provetti. Alcuni erano operai specializzati delle officine di San Bartolomeo, a La Spezia. Ci fu tutta una preparazione, prima di avviarli ad Algesiras. Impararono, sopra un piroscafo mercantile nel porto di Livorno, i modi, il gergo e il vestire dei marittimi. Si trasformarono, nelle sembianze, in autentici, rudi e rissosi « lupi di mare ». Entrarono in Spagna con libretti di navigazione veri e con passaporti dai nomi e dalle qualifiche falsi. Ad ogni domanda risposero che andavano, per conto dell'armatore, a dare il cambio agli uomini dell'*Olterra* per fare i lavori e per costituire il nuovo equipaggio.

Giunti a destinazione, frequentarono le osterie del bassoporto bevendo e fingendo di ubriacarsi. Tenevano un linguaggio da lupanare, attaccavano briga spesso e volentieri. Ognuno recitava con impegno la sua parte. C'era quello che attaccava sempre a parlare della guerra, imprecando, criticando ogni cosa. Arrivava, magari, fino agli eccessi del disfattismo. C'era quello che « mugugnava » in eterno contro il capitano Amoretti. Un altro dava a vedere di non interessarsi che alle donne. Si « imbarcava » con le meno raccomandabili. Un nuovo equipaggio, insomma, da trovarsi a suo agio, in potenza, in un film marinaresco e foschissimo sulle tracce degli *Ammutinati del Bounty*. In una cosa sola erano d'accordo tutti: nel bere e ribere, nel cercare di pagare il meno possibile.

Una finzione riuscitissima. Tornando a bordo, sparivano barcollando sotto coperta. Là sotto, non barcollavano più. Andavano diritti verso i locali di prua, ben lontani dalle sentinelle che sonnecchiavano a poppa: la nave era lunga un centinaio di metri. Metamorfosi completa, di colpo. Silenziosi, disciplinati, coscienti, lavoravano nell'officina che, intanto, era stata montata. Di giorno, per recitare in pieno la loro parte, raschiavano e spennellavano ogni angolo, ogni sovrastruttura della nave. Altri uomini raggiunsero l'*Olterra* più o meno clandestinamente. Le sostituzioni avvennero per gradi. Del vecchio equipaggio rimasero soltanto il capitano Amoretti e il capomacchinista: e collaborarono da bravi alla buona riuscita dell'impresa. Amoretti ha fatto una fine tragica, or non è molto. Durante una furiosa tempesta, le onde lo spazzarono dal ponte della nave in alto mare e più nulla si è saputo di lui.

Dall'Italia i materiali entravano in Spagna via Bordeaux. Con la ferrovia dall'Italia a Bordeaux, poi con i camion attraversavano i Paesi Baschi e proseguivano verso il sud della Spagna. I materiali compromettenti venivano chiusi in certe gabbie fatte a liste di legno, attraverso le quali non si vedevano che tubi di caldaia. Sotto, logicamente, c'era quello che non si doveva vedere. I « maiali » partivano da La Spezia,

smontati, abilmente nascosti in doppi fusti da nafta. E la nafta era solo nell'intercapedine.

Poi si trattò di coronare l'opera: fare, cioè, una vasca interna dalla quale i « maiali » potessero immergersi in mare segretamente. Per ottenere la vasca si utilizzarono i depositi d'acqua e si misero in comunicazione col mare. A tale scopo fu tagliata una apertura di due metri per un metro e mezzo al disotto della linea di galleggiamento. Per eseguire questo lavoro, non essendo allora sicuro il taglio subacqueo delle spesse lamiere, la petroliera fu « appoppata » tanto da fare emergere tutta la prua. Messo un tendone davanti al punto voluto (con la scusa di riparare gli operai dal sole mentre stavano ripulendo la carena) la fiamma ossidrica entrò in azione. Subito dopo, la nave fu riequilibrata. È da notare che tutti questi traffici avvennero proprio davanti all'hotel « Vittoria », pieno di spie e dove aveva sede il consolato inglese.

Il nostro spionaggio, al contrario, era bene organizzato nella zona. Fu molto abile l'opera dell'addetto consolare Pierleoni che in realtà era un capitano di fregata. E c'era l'ingegner Pistono, un pugliese, che sapeva risolvere le situazioni più scabrose. La fase di preparazione durò otto mesi. Gli operatori dei « maiali » entravano in Spagna, per lo più chiusi nella intercapedine di due autocarri « truccati », sempre in movimento. L'intercapedine segreta si trovava fra la cabina-guida e il « cassone ». Lì c'era posto per due uomini.

La prima azione di guerra con i « maiali » partiti dalla petroliera avvenne la notte del 7 dicembre 1942. Visintini, che si era recato spesso ad Algesiras durante la fase di preparazione, aveva sistemato un osservatorio in un oblò dell'*Olterra*, anzi una vera e propria stazione di vedetta. Gibilterra era appena a tre miglia, in linea d'aria. Di lì si poteva sapere tutto ciò che accadeva nella base nemica. Sì, perché l'osservatorio fu dotato di uno speciale cannocchiale da Marina, potentissimo, a sessantaquattro ingrandimenti. Lo aveva posseduto, in un primo tempo, il console inglese al vicino hotel « Vittoria ». Miracolosamente (non ne sappiamo di più) il cannocchiale aveva preso il volo dal consolato ed era andato a trasferirsi nella nave italiana.

Nel porto di Gibilterra all'inizio di quel dicembre 1942 erano entrati la corazzata *Nelson*, l'incrociatore da battaglia *Renown* e le portaerei *Formidable* e *Furious*. Era gran parte della rinnovata squadra navale: l'Inghilterra marinara aveva leccato le sue ferite, era pronta a sferrare o sostenere la battaglia. Il bimestre per essa nerissimo, l'ultimo del 1941, nel quale erano state spazzate via le tre corazzate *Barham*, *Queen Elizabeth*, *Valiant* e la portaerei *Ark Royal* (per siluramento di un sommergibile tedesco) nel Mediterraneo, le corazzate *Repulse* e *Prince of Wales* nell'oceano Indiano per un attacco di bombardieri e aerosiluranti giapponesi, era già lontano di un anno. Così, la « Squadriglia dell'Orsa Maggiore » scendeva in campo per tentare, a nuova potenza, di infliggere nuovi colpi.

Visintini, che ne era il comandante, pilotò un « maiale » avendo come « secondo uomo » il suo fido Giovanni Magro, sottocapo palombaro. Gli altri due apparecchi avevano a bordo la coppia costituita dal guardiamarina Girolamo Manisco e dal sottocapo palombaro Dino Varini e quella formata dal sottotenente delle Armi navali Vittorio Cella e dal sergente-palombaro Salvatore Leone. Gli inglesi erano all'erta. Avevano rafforzato le ostruzioni retali con un « imbando » di quattro metri che si distendeva sul fondo e che nemmeno il sollevatore automatico riusciva ad alzare. Motoscafi incrociavano in continuazione davanti all'entrata del porto, riflettori illuminavano lo specchio d'acqua, bombe subacquee venivano lanciate per tutta la notte a intervalli di tre minuti.

Visintini sapeva tutto questo e l'aveva anche segnalato in Italia. Ma era un uomo dello stampo di Tesei: il suo diario, dedicato alla giovane moglie Maria, è un documento inconfondibile. Anche lui era animato dall'ascetismo. « Nulla potrà fermarci se non la morte » soleva dire. E talvolta aggiungeva: « Andrò a trovare mio fratello Mario ». L'unico fratello, cioè, pilota-cacciatore, caduto durante un combattimento aereo per la difesa dell'Africa Orientale, dopo aver abbattu-

to diciassette apparecchi nemici. Qualche tempo dopo ci fu una messa, in una chiesetta di Valdagno, alla memoria dei due fratelli. C'era la loro madre. Tutti piangevano. Mamma Visintini no. Era al di là del dolore, la fierezza la rendeva solenne, finanche maestosa. La sua figura, le due medaglie d'oro sul petto, il suo comportamento aumentavano la commozione degli altri.

Licio Visintini si assegnò il bersaglio della *Nelson*. L'aveva vista entrare nel porto, dalla sua stazione di vedetta, attraverso l'oblò. Quella *Nelson* che da un bel pezzo egli braccava. Scrisse sul diario: « Alla vigilia di un avvenimento così importante, puoi capire come la materia sia completamente dominata dallo spirito e come questo tenda a vivere di vita propria... ». Nelle tenebre, intanto, i tre « maiali » uscirono dalla porta segreta dell'*Olterra*. Quello di Licio si allontanò per primo. Filò verso l'imboccatura del porto che il pilota e il « secondo uomo » ben conoscevano per averla violata. Le bombe subacquee cominciarono a scoppiare attorno ad essi ben prima che fossero presso la rete. C'era una linea dove gli scoppi non lasciavano pause. Come un fuoco di sbarramento a ritmo di mitraglia. « Nulla potrà fermarci se non la morte »: avanti, allora, e vada come deve andare.

Finita. La missione nel segno dell'audacia senza limiti costò più che una decimazione della squadriglia. Anche Leone morì, mentre Manisco e Varini rimasero prigionieri. A nessuno era stato possibile penetrare nel porto interno. Il solo Cella poté varcare ancora la porta segreta del nascondiglio di Algesiras.

I cadaveri di Visintini e Magro furono ripescati qualche giorno più tardi nel porto di Gibilterra e gli inglesi resero gli onori militari. Lionel Crabb, tenente di vascello e capo del Servizio di sicurezza subacquea, detto l'« uomo-rana », gettò una corona di fiori sulle acque. Per questo gesto cavalleresco non mancò, tra gli ufficiali della roccaforte inglese, chi gli mosse antipatiche critiche. Crabb, nella notte dell'attacco, si era tuffato per ispezionare personalmente le carene delle navi da guerra, onde rimuovere, se ancora in tempo, le eventuali cariche

LIONEL CRABB

esplosive. Era un compito rischioso anche il suo. L'esplosione avrebbe potuto coglierlo mentre si avvicinava o durante il suo lavoro. Così, da combattente a combattente, non poteva che inchinarsi davanti al coraggio e al sacrificio.

Lionel Crabb è un personaggio, sulle scene dei mezzi di assalto. Gli italiani ebbero in lui un duro ma cavalleresco avversario. Quando cadde il fronte del Nord Italia, l'« uomo-rana » si precipitò alla ricerca di coloro che lo avevano fatto tanto dannare. Frugò ansiosamente tra le masse dei prigionieri. Aveva un grande desiderio di conoscerli. E quelli che trovò si ingegnò di proteggerli, di alleviare le loro condizioni. Si preoccupò anche di aiutare la vedova di Visintini, nel momento difficile. Era solito ripetere, quando tenne scuola ai suoi connazionali per creare un reparto di sommozzatori sulla falsariga del nostro: « Pensate a ciò che fanno gli italiani e siate degni di loro ».

Il « personaggio » Crabb ci porta lontano, ma non sarebbe giusto trascurarlo. La scuola dei sommozzatori inglesi, si è detto: si tenne a bordo di una nave che in genere batteva le acque della Scozia. Erano stati rifatti i nostri « maiali », copiati senza alcunché di nuovo. Cinque apparecchi di tal genere (li denominavano « Chariots ») debuttarono a Palermo il 2 gennaio 1943. Due soli entrarono in porto: l'equipaggio di uno minò e fece saltare lo scafo vuoto, ancora in allestimento, dell'incrociatore *Ulpio Traiano*, l'altro recò leggerissimi danni alla motonave mercantile *Viminale*.

Crabb era piccolo, glabro e scarno, portava scarpe ortopediche perché i suoi alluci erano rivolti all'insù. Fin da ragazzo aveva sognato di far parte della Royal Navy, ma alla visita di leva lo riformarono perché il suo fisico non si confaceva alle fatiche del mare. Ciò fu nel 1929. Dieci anni dopo, nell'atmosfera bellica, si presentò ad un concorso della Marina: ancora riformato. Per un difetto a un occhio. Un difetto che doveva poi recargli effettivamente seri inciampi perché lo faceva soffrire molto quando si immergeva a più di sette o otto metri di profondità. In ogni modo, trovate chiuse le porte, Crabb entrò nella Royal Navy da una finestra. Arruo-

landosi nella Marina mercantile. Da lì fece il salto tanto ambito e fu assegnato ad un reparto di sommozzatori a Gibilterra. Fu lui, da tenente di vascello, che organizzò la difesa contro i « siluri umani ». Aveva la mente dell'organizzatore, oltre ad essere l'« uomo-rana ».

Ebbe larga notorietà, tra la sua gente. Al termine del conflitto aveva trentasei anni. Era ufficiale di complemento, fu messo da parte e presto cadde nel dimenticatoio. Il suo compito era finito. Si diede a fare il sommozzatore privato, prese moglie e non fu felice, intraprese anche, su scala modesta, una attività commerciale. Ad un certo momento si disse che lo avessero richiamato in Marina con un compito tecnico. Il 19 aprile 1956, improvvisamente ritornò sul palcoscenico della notorietà: perché morì e un velo di mistero « piccante » si distese sul suo trapasso.

Una protesta dell'Ambasciata sovietica a Londra gettò il primo scalpore: si diceva che le sentinelle a bordo dell'incrociatore russo *Ordjonikidze*, ormeggiato nel porto inglese di Portsmouth, avevano visto distintamente, per un minuto, la sagoma di un sommozzatore sottobordo alla nave. Poi il sommozzatore si era immerso e « non era più tornato alla superficie ». L'incrociatore era quello che condusse Bulganin e Kruscev in Inghilterra, per la visita ufficiale. Il sommozzatore fu identificato dalla stampa e dall'opinione pubblica inglese in Lionel Crabb. Indagini appurarono che egli aveva telefonato alla madre il giorno avanti, dicendole che andava a Portsmouth « per un lavoro ». Testimoni aggiunsero di aver visto Crabb in un albergo malfamato del porto insieme a un certo « mister Smith » di cui non si ebbe più traccia.

Fu ritrovato un corpo mutilato, qualche giorno dopo. L'Ammiragliato chiamò, per il riconoscimento, la moglie con la quale Crabb non viveva più da un pezzo. La signora Margareth Crabb non riconobbe in quello il corpo del marito. Si basò, soprattutto, sugli alluci. Illazioni vollero che l'« uomo-rana » fosse stato ucciso o catturato dai russi, mentre « curioseggiava » attorno alla carena della loro nave. Ci fu una interpellanza parlamentare che dette origine ad incidenti. Anthony Eden, allora primo ministro, rispose in un modo che non chiarì affatto la questione e non soddisfece né i laburisti né altre folte correnti di cittadini: « Rivelare le circostanze nelle quali si presume sia avvenuta la morte del capitano di corvetta Lionel Crabb non sarebbe nel pubblico interesse ». Poi, organi responsabili ammisero che era stata presa, da alcuni funzionari minori dell'Ammiragliato, l'iniziativa di far provare un nuovo respiratore nella rada di Portsmouth. Il governo non aveva alcuna responsabilità e quei funzionari erano stati puniti, si volle precisare. Tutto è rimasto più misterioso di prima.

Il duello degli italiani con Crabb e la sua organizzazione fu ripreso dalla ricostituita « Squadriglia dell'Orsa Maggiore » al comando dell'allora capitano di corvetta Ernesto Notari, mandato ad Algesiras da Bocca di Serchio. Nato a Messina, era stato uno dei primi ufficiali di vascello specializzatisi palombari, deteneva numerosi primati subacquei con scafandro, essendo disceso fino a duecento metri di profondità. Aveva diretto l'attività dei palombari sulla nave-salvataggio *Titano*. Nel 1936 aveva provato il prototipo del « maiale ». Era, quindi, un tecnico e un esperto.

« Entrati in Spagna » racconta Notari « con due passaporti falsi, uno come pilota delle linee civili aeree italiane che facevano regolarmente servizio tra l'Italia e Madrid, l'altro come secondo ufficiale della Marina mercantile. Avevo assunto il nome di Ulderico Nostini. A proposito di nomi, sembrerà strano ma io, pur avendola comandata, non avevo mai saputo che la squadriglia si chiamasse dell'"Orsa Maggiore". Sentii dirlo per la prima volta dopo la guerra. Nemmeno ora conosco le origini della denominazione. Forse si tratta di un riferimento alla rotta, dato che da Algesiras si andava verso nord per puntare su Gibilterra. »

Il Ministero della Marina, in base alla tragica esperienza che mostrava la impossibilità di forzare il porto interno, aveva deciso che dall'*Olterra* fossero attaccate le navi mercantili alla fonda nel porto esterno. Le cose, in ogni modo, continuarono a procedere a meraviglia, dal punto di vista della se-

gretezza, per la « base di sabotaggio ». Gli inglesi non avevano il minimo sospetto. La loro inchiesta aveva concluso che Visintini e gli altri assaltatori erano stati portati dall'Italia a bordo del sommergibile *Ambra*. Gli « olterriani » facevano di tutto per avvalorare la loro persuasione. L'ingegner Pistono, nelle notti delle operazioni, andava lungo la spiaggia verso Gibilterra abbandonando parti di scafandri e pezzi di respiratori. Immancabilmente tali « prove » arrivarono agli agenti dell'Intelligence Service, dopo che gli operai spagnoli, che da Algesiras ogni mattina andavano a lavorare a Gibilterra, le avevano raccolte.

Di prezioso ausilio per gli uomini dell'« Orsa » era anche il medico della squadriglia, Elvio Moscatelli, che, indossando abiti rozzi e logori, si mischiava ai pescatori del luogo e ai marinai delle navi da carico. Egli riuscì a seguire anche il lavoro di ispezione che Crabb e i suoi uomini facevano alle carene delle navi. Dopo la guerra, il medico si imbatté in Crabb, venuto in Italia. Al momento della presentazione gli disse: « Oh, non c'è bisogno che mi diciate chi siete. Vi conosco perfettamente, vi ho anche veduto al lavoro ».

Notari racconta: « Dopo ogni azione gli operatori, per tema di una ispezione della polizia, venivano rimandati subito in Italia con un aereo normale in partenza da Madrid. Intanto, a bordo dell'*Olterra* si cancellava ogni traccia. La parte aperta all'interno, quella in comunicazione con la vasca dei "maiali" che si trovava nel "gavone" di prua veniva richiusa, saldata accuratamente. Gli apparecchi si affondavano nella vasca stessa, insieme al materiale accessorio chiuso in certi cilindri. E prima di saldare la parete si buttava della nafta nell'acqua. Se qualcuno, allora, avesse inteso ispezionare, avrebbe dovuto aprire gli arrugginiti portelli in coperta. E, dopo tanto lavoro, avrebbe visto un deposito di acqua putrida ».

Fatto sta che la « seconda vita » della petroliera rimase ignota per tutto il tempo del conflitto. Gli inglesi non seppero la verità che dopo l'8 settembre 1943, quando, avvenuta la resa dell'Italia, fu rivelato loro l'arcano. Notari ha riso di gusto quando gli è stato detto che in Inghilterra è stato fatto un film

nel quale si vede Crabb avvicinarsi con un « maiale » alla nostra base galleggiante di Algesiras e tenerla sotto stretta vigilanza, essendo perfettamente al corrente di tutto.

La ricostituita squadriglia compì due azioni, entrambe vittoriose, affondando complessivamente sei navi. Nessun colpo fallito, vale a dire. La prima fu l'8 maggio 1943, con gli equipaggi: Notari-sergente palombaro Ario Lazzari, tenente direzione macchine Camillo Tardini-sottocapo palombaro Salvatore Matera e tenente Armi navali Vittorio Cella-sottocapo palombaro Eusebio Montalenti. Le vedette inglesi avevano preso a incrociare anche nella rada, le difficoltà aumentavano sempre. Ormai si giocava, meno che per la base di lancio, come a carte scoperte. In ogni modo, ritornando alla base dopo aver applicato le cariche esplosive, gli operatori assisterono da bordo dell'*Olterra* alle esplosioni e agli affondamenti del *Pat Harrison* (settemila tonnellate), del *Mahsud* (settemilacinquecento) e del *Camerata* (cinquemila). Il tenente Cella, unico superstite della prima « Orsa », pensava alla differenza tra l'uno e l'altro ritorno.

Gli stessi equipaggi operarono il 4 agosto seguente, con la variante che il « secondo uomo » di Notari non era più il viareggino Lazzari, che si era ammalato, ma un novizio che si chiamava Gianoli. Ripiego di emergenza. Il non perfetto addestramento di questo nel lavoro sulla carena dette origine ad una avventura da far accapponare la pelle. Arrivato il « maiale » di Notari sotto la chiglia della *Harrison Grey*, di settemila tonnellate, la faccenda si presentò più complicata del solito perché attorno alla chiglia c'era un'ostruzione di filo spinato. Occorreva, quindi, fare la massima attenzione. Gianoli, nel compiere il lavoro di fissare la carica all'aletta di rollio, perse la cima. Così non rimaneva che lasciare l'operazione a metà, con la « testa del maiale » sospesa di lato, ad una sola aletta anziché a tutte e due. Sperando che i danni risultassero ugualmente decisivi.

Ma ci fu di peggio. Al momento di sganciare la parte esplosiva dell'apparecchio dalla parte motrice, si verificò un altro incidente: il « maiale », alleggerito d'improvviso, cominciò

ad emergere velocemente. Notari provvide subito all'allagamento per fermare la salita in superficie. Allora, l'apparecchio prese a discendere con altrettanta rapidità. Situazione disperata: non si fermava più, discese fino a trentaquattro metri di profondità. Roba da far scoppiare i polmoni. Azionando e riazionando disperatamente i comandi, il pilota riuscì a farlo risalire di quota, però di nuovo il « maiale » sfuggiva al controllo. Emerse come un bolide, ad un metro dal fianco della nave. Notari rimase lì, disteso sul suo mezzo di assalto, standosene fermo il più possibile e aspettandosi da un momento all'altro una mitragliata. Distendendosi sull'apparecchio, coprì col nero paludamento gommato le parti del « maiale » che potevano riflettere qualche luminosità.

Immobile, per minuti. La mitragliata non arrivava. L'aria fresca rianimò Notari, gli fece tornare le idee chiare. Immergersi non era più possibile. Allontanarsi in silenzio nemmeno, perché il motore funzionava bene, ora, soltanto al massimo di giri. Un baccano infernale, perciò. Che fare? Non poteva rimanere lì ad attendere l'alba. Rischiando il tutto per tutto, azionò la « quinta tacca » (velocità massima) in superficie. Corse e corse per tre miglia, con l'incubo di essere inseguito. In tal caso avrebbe dovuto affondare l'apparecchio, per non farlo cadere in mano del nemico e per non portare gli inseguitori proprio allo scoprimento del segreto dell'*Olterra*.

Un branco di delfini gli venne in aiuto. A decine, gli guizzarono d'attorno, disponendosi anche in duplice fila e accompagnandolo gioiosamente fuori della zona pericolosa. Con tutti quegli spruzzi, non sarebbe stato agevole rintracciare il « maiale » per chi gli avesse dato la caccia. Notari rientrò a bordo della petroliera bugiarda e vi trovò già gli altri due equipaggi, al completo. Egli era solo, invece: il suo « secondo uomo » si era sperduto sotto la carena della nave. Gli inglesi lo catturarono. Prigionia breve, la sua. L'Inghilterra stava per cessare, almeno per una gran parte degli italiani, di essere in veste di nemica, di lì a quaranta giorni.

Le navi affondate quella notte si chiamavano: *Harrison Grey*, di settemila tonnellate, *Thorshovdi* di dieci e *Stanridge* di cinque. Questa azione non fu nemmeno citata nel bollettino di guerra: la Sicilia cadeva come una pera cotta in quella stessa settimana.

Quelli di Villa Carmela

Che la base di sabotaggio di Algesiras sia stata un grosso successo della Marina italiana ed abbia dato innegabili risultati pratici nella lotta contro i convogli inglesi che rifornivano Malta e la famosa « Eighth Army » sul fronte del deserto, è fuori di dubbio. Tuttavia si sarebbe potuto ottenere molto di più, se certi pregiudizi e l'ingranaggio burocratico non avessero inceppato l'iniziativa. La prima azione contro le navi mercantili alla fonda nel porto esterno di Gibilterra si ebbe, con i soli nuotatori di assalto, nel luglio 1942. Bene: tale lotta avrebbe potuto cominciare un anno prima ed esser condotta fino da allora con mezzi adeguati.

Tutto ciò balza agli occhi senza alcuna possibilità di confutazione leggendo dei documenti che si trovano in una villa di Pegli, a mezza costa sul mare. È una vecchia villa nella quale del mare ci sono tanti cimeli. È l'abitazione di Antonio Ramognino. Un personaggio che è già apparso in questo libro, nel capitolo precedente, a proposito, appunto, delle vicende di Algesiras e di Gibilterra. Vi è apparso in un troppo rapido cenno e ci si impone di riportarlo sulla scena per l'interesse e l'importanza delle vicende che gli sono connesse.

Antonio Ramognino si è ora dedicato all'amministrazione delle sue proprietà ed alle varie sue iniziative. Negli orti che il padre, agente di cambio, lasciò a lui ed agli altri quattro figli sono nati grandi palazzi di abitazione ed altri edifici. Egli è il primo di quei cinque figli. Una sua sorella è sposata all'armatore Messina. Nella famiglia ci sono, tradizionalmente, capitani di lungo corso. Un fratello, macchinista navale, si salvò per miracolo dal naufragio del *Conte Rosso*.

Il nonno materno, Antonio Gravino, ebbe una medaglia d'argento nella battaglia di Lissa del 1866 e fu uno dei direttori della Società di Navigazione Italia. In un salotto della villa di Pegli troneggia un album gigantesco, a lui dedicato, che contiene tanta storia della marineria mercantile. Ci sono i ritratti, con firme e dediche dei capitani di lungo corso del tempo. Vi figura anche quello di Gulì, il comandante del *Principessa Mafalda* che scomparve nelle acque con la sua nave, dopo aver fatto mettere in salvo passeggeri ed equipaggio: un esempio di sacrificio ad una tradizione antica e ad un ideale, che commosse il mondo.

Nella casa vivono, con Antonio, la moglie Conchita (colei che può dirsi l'angelo di Villa Carmela) e i due gemelli maschi che oggi hanno passato i venti anni. Lui è alto quasi un metro e novanta, è uomo di taglia atletica. Lo sport lo ha forgiato. Da giovanotto vinse diverse gare di salto con gli sci e di canottaggio con lo *skiff*. In quest'ultima specialità egli ebbe avversario implacabile, nelle tenzoni per il campionato nazionale, il fiorentino Della Gherardesca. Ora, a cinquantasei anni suonati, Antonio Ramognino conserva e continua ad onorare i suoi hobby sportivi: con la moglie passa i *weekend* a sciare, nuota e si diletta di barche a vela.

I documenti che ci hanno indotto a fargli una lunga visita: eccoli. Sono una serie di lettere e le loro date inducono a meditare. Ramognino aveva una grande esperienza di mare e conosceva bene la Spagna, compresa la zona di Gibilterra. Dice: « Forse la prima idea di una base di sabotaggio e delle possibilità di operare da essa contro il naviglio mi germogliò da una mia esperienza personale. Avevo uno zio a Celle Ligure e lo andavo a trovare, partendo da Pegli con lo *skiff*. Spesso, in estate, arrivavo di sera. Faceva già buio. Scendevo in acqua e raggiungevo la costa passando vicino a tante persone e nessuno mi vedeva mai. Così al ritorno. Scoprire un uomo o un oggetto in mare è più che problematico. In mare non si vede niente di niente, la notte ».

Ramognino, quando scoppiò la guerra, lavorava presso lo stabilimento « Piaggio » di Genova-Sestri con mansioni tecnico-commerciali quale vicedirigente amministrativo. Era ragioniere e perito industriale, doveva ancora sostenere l'esame di laurea alla Scuola superiore di Commercio. Era anche un grande appassionato della meccanica e delle costruzioni in genere. Studioso e pratico, aveva una solida base tecnica. E così concepì il progetto di creare un mezzo idoneo a penetrare nei porti nemici e di pilotarlo lui stesso. Pensò subito anche ad una base segreta nei pressi di Gibilterra, per sferrare l'attacco. Maturò tutto il piano, completò il progetto del mezzo di assalto fino ai minimi particolari. Quando si ritenne pronto in tutto e per tutto, in data 18 marzo 1941, scrisse una lettera al duca di Spoleto, comandante in capo dell'Alto Tirreno.

La trafila comincia, nei ludi cartacei. L'aiutante di campo del duca risponde di rivolgersi al Ministero della Marina. È firmata dall'aiutante di campo Gianroberto Burgos di Pomaretto. In data 24 marzo, Ramognino scrive al Ministero. Dopo venti giorni gli rispondono di mettersi in contatto con l'ammiraglio De Courten. Il colloquio avviene il 2 maggio. De Courten si interessa e prende buona nota delle caratteristiche del mezzo e della proposta di operare con esso dalla baia di Algesiras. Il 10 giugno, Ramognino è invitato a La Spezia, al comando della X Flottiglia Mas. C'è il comandante Vittorio Moccagatta che lo attende. Moccagatta è entusiasta. Approva in pieno e vuole accelerare i tempi. Vengono presentati i progetti, nel mese seguente. Si studia anche il tipo di carica di tritolo di cui devono essere dotati i mezzi che da allora in avanti vengono chiamati in ogni pratica « scafi Ramognino ». Però il « via » per la costruzione ritarda.

Il 16 luglio, Ramognino scrive ancora a Moccagatta chiedendo che cosa accade. Moccagatta risponde da Augusta il 25 luglio. La lettera dice, testualmente: « Ho ricevuto la vostra lettera rinviatami da La Spezia ad Augusta; non ho più avuto alcuna notizia nei riguardi del vostro studio ed al mio passaggio per Roma cercherò di aver alcuni chiarimenti al riguardo che mi affretterò a comunicarvi. Molti saluti. Vittorio Moccagatta ». Ma il giorno dopo Moccagatta non era più di questo mondo. Quella che arrivò a Ramognino deve essere stata, con ogni probabilità, l'ultima sua lettera. Infatti Moccagatta partì la sera del 25 luglio con gli assaltatori di Malta. E morì con i suoi uomini nella strage che ne seguì.

L'ammiraglio Carlo Giartosio scrisse un biglietto al Ramognino in data 5 agosto: « Egregio signore, ho necessità di parlarvi circa il vostro progetto... Io mi trovo a Levanto, albergo "Nazionale"... ». Era tempo di bagni. Ramognino andò e trovò l'ammiraglio in costume da bagno, fu ricevuto sulla spiaggia, parlarono sulla spiaggia. Figuriamoci che razza di colloquio. Giartosio parlò rivelando una conoscenza appena superficiale della cosa, propose che Ramognino partisse subito per Algesiras e, in attesa dei mezzi, operasse con dei « gozzi » da trovarsi sul posto. Cioè barche qualunque, facilmente individuabili dalla sorveglianza, lente, del tutto inadatte. Ramognino si infuriò: era il minimo che potesse fare. Per il suo carattere di parlar chiaro, egli si sarebbe trovato benissimo con gli otto pionieri di Bocca di Serchio.

Finalmente, in data 14 agosto arrivò una lettera di Borghese che invitava l'interessato a presentarsi a La Spezia « con monografia del noto apparecchio ». L'incontro tra i due uomini avvenne di lì a dieci giorni nel vecchio comando della Flottiglia, vicino al circolo velico della Marina. Ennesima esposizione del piano operativo da una base di sabotaggio presso Gibilterra. Ne discusse a fondo, il comandante dello *Sciré*. La cosa, anzi, lo conquistò. Il « via » fu dato. Presso gli stabilimenti « Piaggio » di Genova-Sestri fu iniziata la costruzione degli « scafi Ramognino ». L'ingegner Filippo Schiaffino, direttore degli stabilimenti, mise a disposizione i tecnici più dotati. Settembre, ottobre e novembre: tre mesi di lavoro intenso ci vollero per creare due di quei mezzi speciali.

Nel gennaio del 1942, dopo altre perdite di tempo dovute a circostanze varie, Ramognino finalmente si trasferì a La Spezia con uno dei suoi mezzi di assalto. Aveva fatto domanda di volontario, per essere impiegato come forza operante dalla base di sabotaggio che sarebbe andato ad organizzare. Non

aveva mai prestato servizio militare essendo stato riformato in seguito a lussazioni e fratture riportate nel salto con gli sci. Fu discusso sotto qual forma arruolarlo. Non avendo fatto alcun corso di allievo ufficiale, fu messo nei ruoli sottufficiali. « In un secondo tempo » dice una lettera del comandante Ernesto Forza « dopo un certo stato di servizio attualmente imprecisato ritengo sarà possibile farvi ottenere l'avanzamento ad ufficiale del Corpo reale equipaggi marittimi. »

Ma non era davvero quello che interessava a Ramognino. Egli anelava di cimentarsi con i suoi mezzi, dalla « sua » base spagnola. A La Spezia lo « scafo Ramognino » fu collaudato con esito positivo da una commissione il cui presidente era il capitano di corvetta Salvatore Todaro, medaglia d'oro. In febbraio ed in marzo, Ramognino fu al « Balipedio Cottrau », al Varignano, per la messa a punto e gli allenamenti. Ormai l'impresa stava per entrare nel campo della pratica realizzazione.

Da tutta questa corrispondenza rimasta fino ad oggi inedita e che qui si pubblica per la prima volta, balza in piena luce, ai fini di una ricostruzione storica dei fatti, che l'idea di organizzare una base segreta nella zona di Algesiras è nata da Antonio Ramognino e solo da lui. Nessun dubbio su ciò.

Ci sono stati, da parte di alcuni, tentativi di arrogarsi tale merito. Tentativi, d'altronde, sempre agganciati ad equivoci e compromessi, che ora risultano del tutto vani. Altri, non per se stessi ma per spirito di corpo, ci presentavano il Ramognino come l'esecutore di un ordine inteso soltanto ad attuare un piano prestabilito nelle alte sfere.

Spirito di corpo, unito ad un magari logico scetticismo verso gli « improvvisati ». Chi era mai questo Ramognino? Non apparteneva alla Marina. Istintivamente, nei vari organi prevaleva il concetto che la Marina e soltanto la Marina dovesse operare e figurare nelle attività di sua assoluta pertinenza.

Ramognino fu mandato in Spagna, il 6 aprile del 1942, per organizzare la base segreta. Avrebbe preso in affitto una casa in posizione idonea per la bisogna, vicina alla baia. Intanto si sarebbe provveduto a spedirgli gli « scafi Ramognino »

con i quali sarebbe stata condotta la lotta. Invece, sebbene fossero già pronti, quei mezzi di assalto non furono mandati mai ad Algesiras né su altro teatro di guerra. Non furono, insomma, impiegati mai.

Tale mezzo, di cui abbiamo veduto una serie di fotografie e di disegni molto particolareggiati, era un battello sottilissimo, una specie di *skiff* da canottaggio. Lungo cinque metri, era largo ventitré centimetri (ciò che permetteva di passare tra le boe o congiunzioni degli sbarramenti di cui era munito il porto di Gibilterra ed anche altri porti), aveva un pescaggio di quaranta centimetri. Stabilità eccezionale: un uomo poteva starvi tranquillamente in piedi. Era costruito di una lega molto leggera, in cui predominava l'alluminio. Il peso complessivo non raggiungeva i duecentocinquanta chili. Di tal peso complessivo, in ogni modo, centosettanta chili erano dati dalle varie batterie.

Per facilitare il passaggio delle ostruzioni, l'elica era stata costruita « intubata ». Il motore elettrico consentiva una velocità di quattro miglia in un silenzio assoluto. L'autonomia ammontava a dieci ore di marcia. Il mezzo navigava sotto il pelo dell'acqua, così che emergeva soltanto la testa del pilota. A poppa poteva esser sistemata una carica esplosiva di tre quintali oppure vi si potevano adattare otto « mignatte ». La praticità dell'attacco stava nel poter fissare l'esplosivo passando di striscio presso il fianco della nave da colpire, mediante una calamita, senza alcuna perdita di tempo. Lo scafo era costruito in tre sezioni, facilmente smontabili. E ciò era stato fatto, appunto, per il trasporto in Spagna.

Ha detto Ramognino: « Avevo chiesto di poter portare in Spagna mia moglie, che è spagnola. Nel caso di una mia disgrazia, così sarebbe potuta rimanere presso i suoi genitori che abitavano a Barcellona. Mi fu concesso. Conchita ebbe un regolare passaporto. Non esito a dire che l'idea di condurre con me mia moglie risultò senz'altro costruttiva. Essa, intanto, cominciò col fornirmi un plausibile alibi per l'affitto di Villa Carmela, sulla strada tra Algesiras e La Linea. Si

disse che Conchita aveva bisogno dell'aria natia e di tranquillità per rimettersi in salute... ».

Lei, Conchita Peris del Corràl, guardava il marito e ne beveva le parole. Le piaceva sentir rievocare la grande avventura. La presenza di Conchita fu preziosa a Villa Carmela, in tante circostanze. Era poco più che una bambina a quel tempo. Era andata sposa, giovanissima, nel 1940. A questa signora dai capelli d'ebano e dalla espressione di tanta dolcezza deve essere riconosciuto gran merito. Parte del successo è anche sua. Lavorò, si sacrificò, soffrì a fianco del marito e dei sommozzatori che affluivano a Villa Carmela per le operazioni. E la vicenda non era davvero priva di rischio: l'Intelligence Service ed il controspionaggio inglese erano in allarme. Il pericolo di un attentato (magari di un tipico « incidente automobilistico ») gravava sempre a mezz'aria.

La prima permanenza in Spagna dei coniugi Ramognino si protrasse per un mese. Insieme all'ingegner Giulio Pistono, che aveva incarichi speciali, Antonio compì molte utili perlustrazioni nella zona e segnalò la petroliera *Olterra*, che era in disarmo nel porto di Algesiras accanto alla grossa motonave *Lavoro* dell'armatore Lauro, proponendo di farne un'altra base di sabotaggio. La segnalazione fu fatta tramite l'ammiraglio Bona, nostro addetto navale a Madrid. Rientrato in Italia, nel maggio del 1942, per riferire dettagliatamente, conobbe a La Spezia il tenente di vascello Licio Visintini che doveva poi operare dalla *Olterra* ma con i « maiali » di Tesei e Toschi. Una stretta amicizia, nella collaborazione sentita, legò i due uomini.

Ramognino e la moglie ripartirono per Algesiras nella seconda decade del mese di giugno. Antonio ebbe le credenziali di rappresentante dell'armatore Zanchi: avrebbe dovuto, per conto di lui, occuparsi della *Olterra*. Si trattava, ovviamente, di un altro alibi. Non erano mai troppi. Allo stesso tempo, dal comando dei mezzi di assalto, ricevette l'ordine di stabilirsi a Villa Carmela per presiedere all'organizzazione di quella base di sabotaggio che doveva essere messa

in grado di funzionare al più presto. Questo secondo arrivo della coppia italiana destò forti sospetti.

Ramognino mi ha raccontato, mentre la signora Conchita sorrideva rivivendo gli episodi: « Arrivammo a Villa Carmela la sera del 22 giugno. Subito, un'automobile con la targa di Gibilterra si fermò a poca distanza dalla casa. La vedemmo anche nelle notti seguenti. Di giorno, sfidando il sole implacabile, mister Penera, il viceconsole inglese a La Linea, passeggiava di continuo nelle adiacenze. Eravamo fortemente sospettati, all'inizio. Il prete di Puente de Mayorga, noto amico di personalità britanniche, volle stabilire contatti, con la scusa di conoscere i nuovi vicini: era sempre per la casa. Poi c'era la moglie del comandante del porto di Algesiras. Ci volle tutto il tatto di mia moglie, per uscire da un tale inghippo... ».

La signora ha aggiunto: « E alla vigilia della prima azione dei sommozzatori bisognò ricevere il generale Molina, comandante della piazzaforte spagnola di Algesiras, e sua moglie. Vollero visitare tutto. Io fremevo al pensiero che in ogni dove, se pure nascosti con cura, c'erano le bombe e gli altri attrezzi ed ordigni che servivano per l'attacco ».

I sommozzatori che dovevano operare vivevano, celandosi, a Madrid, a Malaga e in altre città della Spagna. Andavano a Villa Carmela appositamente per l'azione e ripartivano appena possibile. Dovevano, naturalmente, trovare tutto pronto. Cento stratagemmi furono adottati per non dare nell'occhio ai curiosi o alla vigilanza inevitabile. Bombole d'ossigeno, respiratori, tute impermeabili, esplosivi entrarono in Villa Carmela dentro sacchi di carbone. Talvolta tra i portatori erano mischiati i sommozzatori stessi che, scaricato il sacco, rimanevano in casa.

Ramognino, nella fase di preparazione degli attacchi, raggiungeva la baia in piena notte (la villa distava un chilometro: non era stato possibile averne un'altra più vicina al mare), studiava i percorsi abituali delle pattuglie in caccia dei *matuteros* (ossia dei contrabbandieri) che costituivano un grosso inciampo. La zona era punteggiata anche di posti fortifi-

cati. Raggiungere la baia senza incocciare pattuglie o sentinelle: ecco il problema. Ma Ramognino lo risolse, studiando particolari itinerari e calcolando i tempi del pattugliamento. Si tuffò e nuotò per un'ora, onde poter avere un orientamento della baia vista dal largo. Scelse i punti per la messa a mare dei sommozzatori ed i più favorevoli posti dove gli assaltatori si sarebbero dovuti trovare dopo l'azione.

La vigilia della prima spedizione, quella del 13 luglio 1942, fu particolarmente agitata. La donna di servizio che Conchita aveva preso dalla famiglia paterna, pur affezionatissima, vedeva troppe cose e si mostrava perplessa. La casa era già piena degli uomini che dovevano operare. Lucinda, si chiamava, la donna: ed era una bellissima ragazza. Il livornese Giari, palombaro, le girava sempre d'attorno. La ragazza era nervosa. Bombe ed oggetti strani sbucavano fuori da ogni dove. Ramognino ad un certo punto decise di prendere la ragazza da parte e le disse: « Ascoltami. Tu credevi che la signorina Conchita avesse sposato una persona per bene? Non è vero nulla. Io sono un capo contrabbandiere. Non ho nessuno scrupolo. Se racconti qualche cosa di quello che senti e che vedi, ti taglio la gola ». La Lucinda scappò in cucina piangendo e ripetendo disperata: « *Matuteros, matuteros!* ».

Le finestre di Villa Carmela erano state sigillate e ben velate di spesse tende perché dal di fuori non si sentissero rumori né si vedessero luci. Si trattava di lavorare ore ed ore: caricare i respiratori di calcio, travasare l'ossigeno dalle grosse bombole in quelle piccole, togliere gli oggetti da tutti gli involucri, bruciare pazientemente nel caminetto (ce n'era uno grande, nel salotto) i sigilli ed i mucchi altissimi di carte paraffinate che avevano rivestito le bombe. Nella casa tutta chiusa, in luglio e col fuoco acceso, c'era da scoppiare. Conchita era in cucina a preparare i cibi. Conchita faceva le provviste pazientemente, giorno per giorno, acquistando sempre qualche cosa di più. In paese si doveva credere che a Villa Carmela abitassero solo tre persone. Quella notte ce n'erano sedici.

Il sottotenente di vascello Straulino, dopo aver fatto anche lui da cuoco ed aver lavorato con bombe e respiratori, assegnò gli obbiettivi da colpire. Fece le ultime raccomandazioni, ispezionò i paludamenti degli uomini. Ognuno, poi, si presentò dalla signora Conchita con una lettera: « Se non tornassi, prego... la consegni... ». Erano le ore 23, allorché i cani abbaiarono e qualcuno bussò alla porta di servizio. Allarme: erano scoperti? Ramognino corse fuori dall'altra porta e strisciando contro il muro sorprese l'uomo alle spalle, con la pistola puntata. Ma era un messo del comandante Pierleoni che portava le medagliette di riconoscimento da sostituirsi ai vecchi tesserini. In fila indiana, allora, nelle tenebre, verso la baia. In testa c'era Pistono, in coda c'era Ramognino.

Aveva un diavolo per capello, Ramognino, da vari giorni. Avrebbe voluto partecipare all'azione dei nuotatori di assalto, visto che i suoi mezzi speciali non arrivavano. E glielo avevano proibito. « Lei è troppo prezioso qui, non possiamo farla rischiare » gli avevano detto.

Parole di Ramognino: « Preparare un'azione e seguirla voleva dire non dormire per tre notti di seguito. E poi ore ed ore di ansia tremenda. Era proprio tutto andato bene? Anche quando i sommozzatori tornavano sani e salvi e ripartivano, per noi il tormento continuava. Pensavamo alle mine inesplose che il mare avrebbe gettato sulla spiaggia, agli indumenti abbandonati tra la baia e Villa Carmela, al significato di certe passeggiate di lord Gorth, governatore di Gibilterra, e dei suoi amici proprio nelle vicinanze di casa nostra ».

La scena del dopo l'azione: Conchita, in ginocchio, lavava per terra per far sparire ogni traccia del caos. Acqua nera, polvere di carbone, grasso, carte da imballaggio, utensili: poi letti improvvisati, mobili sventrati, sacchi. Non era più una villa, era un deposito delle cose più strane, in un disordine indicibile. Avrebbero potuto esserci visite, magari ispezioni. Occorreva cancellare ogni indizio, ritornare ad una vita che apparisse normale, mostrarsi tranquilli, sereni. E intanto il pensiero che martella: « Torneranno, riusciranno? ». Tornavano, sì, tornavano. I coniugi Ramognino spiavano le tenebre, si prodigavano a servire il caffè, il tè, da mangiare a gente esausta ed affamata. Alcuni avevano ferite da curare.

Sulla costa, ad un certo punto, erano stati infissi dei reticolati che poi l'alta marea ricopriva di alghe e di rifiuti. Il filo spinato, così nascosto, era una insidia spietata.

E il risultato dell'attacco? Altra attesa spasmodica. Un sussulto: l'esplosione. Il fragore era diverso da quello delle bombe antisommergibile che le vedette inglesi gettavano ad intervalli serrati nella baia. Le armi di Villa Carmela avevano colpito. Altri scoppi seguivano. Sirene di navi, sirene più potenti: allarme a Gibilterra. Sfrecciavano nel cielo gli aerei del tipo « Catalina ». Una volta tre torpediniere uscirono dal porto a tutta velocità e doppiarono punta Europa. « Che risate! » ha commentato Ramognino. « Che risate, perché gli inglesi andavano all'inseguimento di un fantomatico sommergibile pensando che con quel mezzo gli assaltatori fossero stati accompagnati nella baia. »

Purtroppo molte mine non esplodevano, per un difetto del sistema di agganciamento alla chiglia delle navi. In ogni modo, gli assaltatori di Villa Carmela affondarono in quel periodo settantamila tonnellate di petroliere e qualche nave da carico. Una di queste era carica di bombe da aereo destinate a Malta.

Questa era la vita a Villa Carmela. I coniugi Ramognino erano come « di guardia » alla base di sabotaggio, nei lunghi intervalli tra un'azione e l'altra. Per evitare complicazioni, gradualmente abbandonarono il cerchio delle conoscenze. Vissero in isolamento. E allora sorse il problema delle comunicazioni con l'esterno. Farsi vedere troppo spesso sulla *Olterra* poteva compromettere ogni cosa. E così andare al Consolato italiano, posto in tre camere dell'hotel « Cristina » di Algesiras. Meno male che conobbero l'ingegner Zaccaria, rappresentante di Lauro, che si occupava della motonave *Lavoro*. Accortamente, per suo tramite, Ramognino poté comunicare, senza esser sospettato, col console Bordigiani, con Visintini e col Comando Marina.

Ramognino uscì di notte ad aprire un varco nei reticolati della costa, prima dell'azione del 15 settembre. Tre soli sommozzatori vi parteciparono ed il solo Giari, che in acqua era

come una foca, riuscì a resistere alle contrarietà infinite e ad affondare il bersaglio assegnatogli. Sempre a nuoto, bisognava operare da Villa Carmela: sì perché gli « scafi Ramognino », benché collaudati e pronti in tutto e per tutto per la grande prova, rimasero in Italia...

Così ha concluso l'inventore umiliato: « Fu bello per tutti noi, in ogni modo, il constatare che gli inglesi, finché durò la guerra, non arrivarono mai a sapere le nostre storie di Algesiras. A questo proposito ho da raccontare un fatterello divertente... ».

Qualche anno fa, in una autorimessa di Genova, egli conobbe un signore australiano. Era un funzionario del Consolato di Australia a Genova. Parlando, il signore ricordò un incidente di auto che aveva avuto a Barcellona nel 1941. Un discorso qualunque. Al che Ramognino, curioso perché anche lui era stato in Spagna durante la guerra, chiese: « E, scusi, che ci faceva in Spagna a quel tempo? ». L'altro tergiversò sulle prime, poi disse di aver fatto parte del Servizio di sicurezza inglese per Gibilterra.

Ramognino cominciò a divertirsi. Avendo capito che quel signore era anche un grande degustatore di vini, prese a ricordare tutte le *ventas* della zona di Algesiras e di Gibilterra dove si trovava il miglior Jeres o la miglior Manzanilla. L'australiano sgranava gli occhi, faceva schioccare la lingua, al ricordo. « *Wonderful, wonderful!* » andava ripetendo, estasiato. Infine domandò: « E lei che ci faceva in Spagna? ». Risposta secca di Ramognino: « Ero lì a divertirmi a far mettere le mine sotto le vostre navi ». Rimase di stucco, la sera, l'australiano, quando a pranzo Ramognino raccontò la storia di Villa Carmela. E commentò: « L'avete scampata bella, a dircela in confidenza. Tanti agenti segreti sono scomparsi e nessuno ne ha saputo più nulla ».

Quel signore si chiama Robert Holland, ma per Antonio e Conchita ha un nomignolo confidenziale. Ora è in Inghilterra e ad ogni festa comandata manda a Pegli un cartoncino di auguri con qualche parola affettuosa e la semplice firma *your Bob*.

Un sommozzatore che non sapeva nuotare

Luigi Ferraro

Nella storia degli « arditi del mare » c'è un uomo che detiene il primato mondiale delle navi affondate, operando da solo. Ne ha colate a picco tre. Giova ripetere « da solo ». Possono esservi, infatti, uomini che con gli aerosiluranti, con i sommergibili, con i « maiali » o con i « barchini » ne hanno affondate di più. Tuttavia non operavano mai completamente soli. C'erano con loro degli equipaggi, dei compagni, in ogni modo. Anche quelli dei « barchini » attaccavano insieme ad altri piloti di altri « barchini ».

Quest'uomo è un « nuotatore d'assalto ». Uscì da quella Scuola Sommozzatori che era stata istituita a Livorno nel recinto dell'Accademia navale. Il reparto nel quale gli uomini furono inquadrati si chiamò « Gruppo Gamma » e il suo comandante era il tenente di vascello Eugenio Wolk. Si è già detto come tale specialità operasse dalla baia di Algesiras contro il naviglio mercantile inglese o al servizio degli inglesi nel porto di Gibilterra.

Luigi Ferraro, genovese di nascita ed a quel tempo tripolino di adozione, partì un giorno dei primi di giugno del 1943 alla volta della Turchia. Viaggiò in treno, con l'Orient Express, portando seco quattro grosse valigie e una bottiglia di benzina. Una missione misteriosissima e assai delicata perché doveva essere svolta nel territorio di una nazione neutrale. Un successo clamoroso la coronò. Dopo l'armistizio, gli anglo-americani cercarono e trovarono Ferraro che era rientrato in Italia e risiedeva nel Nord. Lo trovarono in un campo di prigionieri. Gli chiesero di operare al loro servizio contro i giapponesi. La guerra in Estremo Oriente doveva ancora esaurirsi. L'italiano ringraziò per la considerazione che gli ex nemici avevano di lui, ma disse: « Mi dispiace, non sarebbe la stessa cosa. Ciò che feci per l'Italia da volontario non potrei farlo per nessun'altra nazione ».

Allo scoppio della guerra, l'affondatore solitario viveva a Tripoli, dove la sua famiglia aveva una concessione. Aveva ventisei anni e vi si era stabilito da ragazzo. A Tripoli si erano compiuti i suoi studi, ma spinto dalla passione per gli sport egli era tornato nel territorio metropolitano per frequentare l'Accademia della Farnesina, a Roma, da dove era uscito col titolo di professore di educazione fisica. Insegnava cultura fisica in una scuola media tripolina, dunque.

La passione degli sport in lui soprattutto si accentrava sulla « vita acquatica ». Ognuno viene al mondo con delle determinate attitudini. Avrebbe potuto nascere pesce, anziché uomo. Dice: « Io credo di essere un uomo subacqueo per eccellenza. Da che mi ricordo, mi sono sempre divertito a stare sott'acqua. A Tripoli, da ragazzo, ero amico del figlio del semaforista: stavamo in mare tutto il giorno e ci si divertiva a camminare sul fondo portando delle pietre e costruendovi delle casette ».

Ripetutamente, il giovane Ferraro salvò persone in procinto di annegare ed ebbe ricompense al valor civile. Ma un episodio che meglio di ogni altro spiega quella dote naturale di cui era tanto ricco e che egli chiama « acquaticità », è il seguente. Nel settembre del 1936, in un viaggio verso l'Italia, il piroscafo *Firenze* fu bloccato a Malta da un contrattempo banale: un cavo da ormeggio si avvolse intorno all'elica. Bisognava chiamare un palombaro. Naturalmente un palombaro inglese. Erano i tempi delle sanzioni ed a Ferraro quella faccenda non andava giù. Si presentò al comandante e gli disse: « Ma non si può fare a meno del palombaro? ». Il comandante squadrò il passeggero e, piuttosto seccato, rispose: « Ci vada lei, allora! ». Così, tanto per farlo tacere.

Bene: Ferraro lo prese in parola. Andò di corsa in cabina,

indossò le mutandine da bagno, tornò e disse: « Eccomi, sono pronto. Guarderò di fare l'operazione io ». Senza maschera, senza nulla. Tutti i passeggeri, tutto l'equipaggio stettero lì a guardare. I tecnici erano molto scettici sulla riuscita dell'operazione. Il comandante non aveva mancato di chiamare il palombaro, per ogni evenienza. E quello tardava a presentarsi. Ferraro lavorò con l'assillo del tempo. Voleva assolutamente finire da sé. E vinse la sua battaglia dopo diversi tuffi e quasi mezz'ora di lavoro in immersione. Quando ebbe liberato l'elica dal grosso cavo, risalì sul piroscafo tutto insanguinato. Le piccole conchiglie chiamate « denti di cane » (che erano attaccate alla carena) gli avevano tagliuzzato o graffiato ogni centimetro quadrato di epidermide.

L'episodio fu riportato dai giornali. Ferrero conserva la lettera di ringraziamento scrittagli, con ampi elogi, dal comandante del piroscafo, capitano Giosuè Ruggiero. Me l'ha mostrata a Genova, nel suo appartamento di via Rimassa, dove vive con la madre, la moglie e i due figli. Finita la guerra, Ferraro non finì davvero di essere un « subacqueo ». È una personalità, in tale campo. Professore di educazione fisica distaccato al CONI per lo svolgimento di speciali incarichi sportivi e tecnici di carattere subacqueo; presidente del Comitato internazionale della pesca subacquea; istruttore e allenatore di sommozzatori; consulente tecnico subacqueo della Direzione generale servizio antincendi del Ministero degli Interni; consulente tecnico della ditta « Cressi » che ha fama mondiale nella produzione di tutto ciò che serve per la pesca subacquea.

La carriera di « affondatore » Ferraro la intraprese in seguito ad un caso fortuito, come spesso accade nella vita degli uomini. Nel 1941 una forte squadra navale britannica tenne per un'ora Tripoli sotto il fuoco dei grossi calibri. La difesa italiana non era efficiente. I cittadini rimasero impotenti a subirne i danni e l'affronto. Ferraro aveva visto alcune navi sparare tranquillamente da non grande distanza. Così mi ha detto. E nel suo cervello balenò un'idea: se degli uomini audaci avessero un motoscafo con un siluro...

Un motoscafo lo possedeva, lui. Si informò delle dimensioni di un siluro, ne costruì un modello di legno, lo piazzò sotto lo scafo, provò e studiò le possibilità di lancio a tutta velocità. Conosceva bene l'ammiraglio Fenzi, un « dardanellista » a riposo. Gli espose l'idea, gli mostrò il motoscafo così attrezzato. Fenzi si interessò, ne parlò all'ammiraglio Bruno Brivonesi, comandante delle forze della Marina in territorio libico. Anche Brivonesi si interessò, volle assistere ad una esibizione del mezzo, insieme al suo Stato Maggiore, disse che avrebbe fatto un esposto al Ministero. Anzi, se Ferraro fosse andato a Roma (a proprie spese, si intende) gli avrebbe scritto una lettera per l'ammiraglio Arturo Riccardi, sottosegretario alla Marina.

Detto e fatto: il professore di educazione fisica partì, si presentò a Riccardi che lo mandò da De Courten che ascoltò l'esposizione e convenne che si trattava di un'« ottima cosa ». Poi lo mandò a Milano a parlare con l'ingegner Guido Cattaneo, costruttore dei mezzi di assalto. Concluse, congedandolo: « Se la cosa è realizzabile dal punto di vista tecnico, la realizzeremo ». A Milano l'ingegnere non c'era. Ferraro fece lunghe anticamere, finché fu ricevuto da Cattaneo padre. E si sentì dire, al termine del colloquio: « Va bene tutto... però il guaio è che questo mezzo di assalto esiste già. Lo costruiamo noi ». Alludeva ai « barchini ». Ferraro pensò alla storiella di colui che aveva preteso di inventare l'ombrello.

Il « barchino »: di colpo il giovanotto sognò di poterne pilotare uno. Tornò al Ministero, per caso ci trovò Brivonesi che lo raccomandò di nuovo a De Courten. Domanda di volontario: ma sorsero varie difficoltà di ordine burocratico. Ferraro era sottotenente di artiglieria e capomanipolo della Milizia. Per assecondare le sue insistenze, lo fecero passare alla Milizia costiera che dipendeva dalla Marina. Così, nel 1942, col grado di tenente della Milizia costiera, fu messo a disposizione della Marina e passato ai mezzi di assalto.

« Ero l'unico non di Marina, quando arrivai alla Scuola Sommozzatori a Livorno » racconta Ferraro « poi ne vennero altri, in ogni modo io fui il primo. La scuola era divisa in una sezione-lavori diretta dal tenente di vascello Decio Catalano

e in un "Gruppo Gamma" comandato dal tenente di vascello Eugenio Wolk. Era questi un vecchio sportivo che già conoscevo di nome. Introdusse le pinne che furono alla base delle nostre missioni. Senza le pinne, penso che noi nuotatori di assalto non saremmo esistiti. Le esercitazioni erano lunghe e faticose, ma tutti rimasero di stucco a vedermele eseguire con estrema facilità fin da principio, come se fossi stato lì da un anno e più. Il fatto è che ero già un autodidatta, nel campo. Ben presto divenni il più quotato sommozzatore del corso. »

Le esercitazioni consistevano nel « nuoto di guerra », tutto gambe, silenzioso, senza spruzzi; nel conquistare una padronanza assoluta del respiratore ad ossigeno; nell'acuire il senso dell'orientamento. Le nuotate erano autentiche maratone: non meno di cinque chilometri, trasportando gli ordigni esplosivi il cui peso minimo era di dodici chilogrammi. L'« acquaticità », secondo Ferraro, è molto più importante del nuoto vero e proprio, per diventare buoni sommozzatori. Spesso, però, le due caratteristiche si accoppiano. Nel « Gruppo Gamma » affluirono molti campioni sportivi: Wolk stesso era un forte pallanuotista. Fu lui che li segnalò, facendoli poi mettere a disposizione della Marina da altre Armi cui appartenevano. Arrivarono il nuotatore triestino Giorgio Baucer, i giocatori di pallanuoto Giordano Goggioli (settantacinque volte nazionale e capitano della nazionale azzurra, oggi valente giornalista sportivo) e Luigi Raspini, entrambi fiorentini, il triestino Alfredo Turibolo, olimpionico del 1948 a Londra e tanti altri meno noti. Un'estate il gruppo si trasferì per gli allenamenti a Quercianella-Sonnino.

Le esercitazioni si tenevano prevalentemente di notte. Ma Ferraro non era pago della già tanta permanenza in mare. Passava i pomeriggi in immersione, dilettandosi alla pesca subacquea. Otto delle ventiquattro ore della giornata le passava nell'acqua. Bisogna proprio dire che quello era il suo elemento.

Intanto, la guerra in Africa settentrionale precipitava. Gli inglesi avanzavano dall'Egitto pressando gli italo-tedeschi in

ritirata. Si capiva che Tripoli stessa sarebbe caduta in un più o meno lungo tempo. Infatti, i piani strategici già ne prevedevano la evacuazione al momento dovuto per resistere nella « Maginot del deserto », linea fortificata al confine tunisino. Ferraro fece una proposta a Wolk che la trasmise agli alti comandi. Da prima non fu presa in considerazione, poi sì. Ferraro avrebbe raggiunto Tripoli prima che cadesse e, mimetizzandosi da pacifico cittadino, approfittando del fatto che a Tripoli aveva ancora la casa, si sarebbe organizzato per attaccare le navi nemiche che sarebbero entrate nel porto.

Gli occorreva un aiutante, un « secondo uomo », poiché fino ad allora i nuotatori di assalto avevano lavorato in coppia. Ferraro pensò che la compagnia di una persona sconosciuta a Tripoli (lui no, non avrebbe dato nell'occhio) poteva destare sospetto. Allora chiese che quell'aiutante fosse una donna: sua moglie. Mentre parlavamo nella casa genovese, Ferraro si è alzato un momento, ha aperto una porta ed ha chiamato: « Mimma ». È entrata una signora alta e slanciata, dalla figura sportiva. Era lei: la signora Orietta Ferraro, da ragazza Romano. Si sposarono a Tripoli. Professoressa di educazione fisica uscita dall'Accademia di Orvieto, insegnava alle scuole medie. Triestina, era molto esperta nel nuoto.

Orietta Ferraro è l'unica donna che abbia il brevetto del « Gruppo Gamma ». Il tenente di vascello Wolk era restio ad accogliere la domanda di Ferraro. Disse chiaro e tondo che non aveva fiducia nei risultati di un addestramento. Concluse: « Avrà sempre una mentalità di donna, che non si adatta a queste faccende ». Era, per lui, anche una grossa responsabilità l'accoglierla nel gruppo. Occorreva far le cose alla chetichella, non parlarne ai superiori perché la domanda sarebbe stata da loro senz'altro bocciata. Ne parlò soltanto al comandante Borghese. E Ferraro insisteva: « Pensiamoci bene. L'arrivo di mia moglie con me a Tripoli non darà nell'occhio a nessuno. Ci conoscono tutti, sanno che abbiamo laggiù i nostri interessi ». Finì con lo spuntarla. Disco verde all'entrata della signora Ferraro.

Il marito chiamò la moglie a Livorno e la mise al corrente.

Lei rimase perplessa e disse: « Ma Luigi, dobbiamo pensare che abbiamo un figlio ». Tuttavia, dopo aver ragionato su tutto, dopo aver meditato bene, Orietta accettò. « Mi trasferii a Livorno » mi ha raccontato « e presi alloggio alla pensione "Brogi" sul viale Margherita. La casa fu poi distrutta in un bombardamento aereo. Fu tutto tanto bene organizzato che nessuno si accorse mai di niente. Entravo in Accademia travestita da marinaio, le esercitazioni si facevano nella piscina in determinate ore fissate dal comandante Wolk e nelle quali gli altri non avevano accesso. Mio marito era il mio allenatore. »

Risultati sorprendenti. Evidentemente anche Orietta era una « acquatica ». Le mancava di addestrarsi, per essere completa, soltanto nel lavoro attorno alla carena di una nave. Era previsto che dovesse conoscere ogni cosa dell'opera dei nuotatori di assalto: in caso di necessità avrebbe dovuto associarsi o avvicendarsi al marito nel « vivo » della missione. La signora non partì per Tripoli solo perché la resistenza italo-tedesca in Tripolitania fu più breve del previsto. D'improvviso si trattò di dare esecuzione al piano che riguardava i Ferraro e lei non era ancor pronta. Così, vide partire Luigi e, silenziosamente, rientrò nei ranghi della vita normale di ogni donna. Tornò a fare la madre, con un'ansia che la divorava.

Luigi Ferraro raggiunse Roma in treno, poi, con i suoi pericolosissimi bagagli, si imbarcò sopra un aereo speciale diretto in Sicilia, a Castelvetrano. Il comandante di quell'aeroporto, però, si rifiutò di mettergli a disposizione un altro aereo per la traversata del Mediterraneo. Decretò: « Non lo mando perché le ultime notizie dicono che il nemico ha circondato Tripoli ». Fu necessario telefonare all'ammiraglio Varoli-Piazza, a « Supermarina » a Roma. Fu convenuto che l'aereo avrebbe accompagnato Ferraro a Sfax in Tunisia. Ma le difficoltà furono insormontabili: da Sfax il nuotatore d'assalto non raggiunse mai l'obbiettivo.

Era impossibile andare contro corrente, con le strade ingombre di un esercito in ritirata. Con un autocarro, dopo tanto penare, Ferraro arrivò fino a Zarzis: e lì, dall'ammiraglio Matteini ebbe una notizia che tagliava ogni discussione. L'ammiraglio l'informò: « Tripoli è caduta ieri ». Marcia a ritroso, fino a Sfax, fino a Tunisi. Fu un problema irrisolubile, con gli avvenimenti grossi del momento, trovare qualcuno cui poter parlare per ottenere un aereo che riportasse in Italia l'uomo e i materiali. Nessuno lo riceveva. Che cosa era lui? Appena un tenente. Gli uffici erano pieni di generali in attesa di ordini. Andò all'aeroporto di Tunisi, tanto per veder un po'. Non si sa mai. Trovò un amico dell'Aeronautica che lo imbarcò, con le pericolosissime valige, sopra un aereo del tipo « Ghibli ». Ferraro rientrò all'Accademia navale sette giorni dopo aver lasciato Livorno. Un'avventura che si svolse da un lunedì a un lunedì.

Passarono alcuni mesi. Il comandante Valerio Borghese era succeduto al capitano di fregata Ernesto Forza, nella guida della X Flottiglia Mas, ossia dei mezzi di assalto, il 1° maggio del 1943. Fu lui che chiamò Ferraro a La Spezia e gli disse di tenersi pronto per una missione speciale: « Prenditi le carte che ci vogliono e studia bene il porto di Lisbona ». Nessun'altra spiegazione. Appuntamento a qualche giorno dopo. Ferraro tornò a Livorno e consultò nei più minimi particolari le carte del porto portoghese, ma quando ritornò da Borghese e disse di essere pronto, rimase di sasso. Il comandante, infatti, gli comunicò che era stato mutato avviso: « La missione che tu svolgerai riguarda non più Lisbona, bensì Alessandretta ».

Racconta Ferraro: « Lì per lì non sapevo nemmeno dove era Alessandretta. Il comandante mi mostrò una carta geografica e me l'indicò. Esclamai: "Com'è lontana...". Poi Borghese mi spiegò che in quel porto della Turchia si svolgeva da qualche tempo un forte traffico di minerale di cromo che gli anglo-americani ritiravano in cambio di materiale bellico. Un'azione diretta dell'Italia era impossibile, per il regime di neutralità turco. Così, occorreva agire nell'ombra. E, a parer suo, il più adatto ad un tale compito ero io ».

Cominciò subito la trasformazione di Ferraro in impiegato consolare. Ciò era indispensabile per il piano congegnato. Oc-

correvano i documenti. Non ci si rivolse al Ministero degli Esteri, per averli. Meno gente sapeva la cosa e meglio era. Borghese stesso raccontò nel suo libro « vissuto » che i documenti pervennero (fogli intestati e timbro a secco) da una dattilografa di Palazzo Chigi che un sottufficiale dei mezzi di assalto conosceva bene. La signorina si rese conto dello scopo dell'operazione e accondiscese a collaborare a quel modo. Ferraro ebbe, dunque, la lettera di presentazione al console italiano di Alessandretta, l'esenzione diplomatica della visita doganale al bagaglio, il passaporto diplomatico. Ho visto il passaporto, in copertina blu, con la formula: « Deve considerarsi di Regio Servizio da oggi fino alla scadenza ». La data è: 13 maggio 1943. Il nome e le generalità di Luigi Ferraro, tranne la professione, sono quelli veri. Ci sono i « visti » delle Ambasciate di Croazia, di Bulgaria e di Turchia.

Con quattro grandi valige contenenti ognuna un « bauletto esplosivo », oltre agli indumenti da civile e da nuotatore d'assalto, il nuovo « impiegato consolare » salì sull'Orient Express. L'esenzione diplomatica lo metteva al sicuro dalle perquisizioni, ma per ogni evenienza egli portava con sé una bottiglia di benzina. Era deciso a tutto: se per caso qualcuno avesse voluto aprire i bagagli, egli avrebbe rotto la bottiglia e appiccato il fuoco. Sarebbe avvenuta una spaventosa deflagrazione.

Belgrado, Sofia, Istanbul: tutto bene. In un altro vagone del treno c'era il capitano Vespa, alto personaggio del SIS, che era il Servizio informazioni segrete. A Istanbul sostarono in albergo finché arrivò il signor Giovanni Roccardi, che era segretario del Consolato di Alessandretta proprio come Ferraro ne stava per divenire l'impiegato. Roccardi, ufficiale di Marina, era « mimetizzato », apparteneva al SIS anche lui, aveva una radio clandestina e la sua sigla di agente segreto era « D 65 ».

Ferraro fu messo al corrente della situazione, ebbe un sacco di raccomandazioni. Il pericolo di un incidente diplomatico era grosso. Se egli fosse stato scoperto, ciò avrebbe costituito la scintilla per l'intervento della Turchia. Ormai la guerra

si era messa male per noi ed i turchi intendevano tenersi buona l'Inghilterra che aspettava l'occasione propizia per forzare loro la mano. Roccardi e Ferraro partirono insieme per Alessandretta. Il nuotatore d'assalto dice: « Quando vi arrivai e vidi le navi là davanti, pensai che tutto fosse tanto facile da vergognarsene perfino. Mi parve un lavoro da ragazzini. Non mi piacque. Avevo sognato un "lavoro di rottura". Però ben presto mi accorsi quanto sbagliavo... ».

Il console di Alessandretta, marchese Ignazio di Sanfelice, non aveva la minima idea di quanto stesse per accadere. Non conosceva nemmeno la reale posizione di Roccardi. D'altra parte, per non metterlo di fronte ad un caso di coscienza con relative responsabilità, proprio per rispetto e comprensione del suo rango, era meglio tenerlo all'oscuro. « Glielo diremo » concluse il segretario « quando la prima nave sarà affondata. Allora starà al gioco e non avrà problemi. »

Alessandretta era una piccola città di provincia, c'era un'esigua colonia di italiani. « D 65 » fu abilissimo nel dare una linea di condotta a Ferraro e nel presentarlo sotto una particolare luce alla buona società della cittadina. Ferraro, che dovette recitare una parte come sul palcoscenico, stare attento a non cader mai in contraddizione, si dimostrò abilissimo. « È una "bella macchia", questo nuovo nostro impiegato » avrà detto Roccardi tante e tante volte. Oppure: « È veramente un simpaticone ». Il carattere della « bella macchia » doveva essere, ovviamente, allegrone e spiritoso. E così egli si mostrava. Era sempre pronto a ridere, a far baccano, ad organizzare giochi, gite, riunioni.

Gli fu creata anche la fama di dongiovanni e Ferraro, che era anche un bell'uomo, corteggiò ad una ad una tutte o quasi le ragazze delle dieci famiglie italiane. Aveva successo, piaceva. Al Consolato c'erano già sei funzionari e il lavoro era poco. Qualcuno osservò: « Chissà perché ne hanno mandato qui un altro! ». In segretezza, proprio per raggiungere lo scopo, Roccardi fece una malignità davanti ai più chiacchieroni: « Lo hanno mandato perché è un raccomandato di ferro. In Italia comincia ad essere pericoloso, ora ». E sug-

gerì a Ferraro stesso di rinforzare la dose. Perciò, con un risolino che faceva pensare ad Arlecchino che si confessava burlando, un giorno il buontempone si confessò: « Sapete, non avevo nessuna voglia di andare a fare la guerra ».

Alloggiava nel convento dei frati carmelitani, vi consumava i suoi pasti. Faceva regolarmente le sue ore di ufficio, sbrigando le pratiche senza esitare. Era stato, anche in ciò, istruito a dovere. Gli agenti inglesi dell'Intelligence Service indagavano sempre ed a fondo sui nuovi arrivati. Lo seguirono per venti giorni come ombre, poi si convinsero che non era interessante per loro. Lo videro di continuo indaffarato sulla spiaggia a fare il grazioso con le donne, a fare sport ed a far fare sport a tutti. Arrivava con una valigia piena di attrezzi: cerchi, clave, tamburelli, bocce, manubri, palloni di gomma. E dava inizio alla consueta gazzarra. Notarono che non faceva nemmeno il bagno, anzi che rivelava una certa avversione per l'acqua. Seppero, infine, che non sapeva nemmeno nuotare e che aveva paura di tuffarsi.

La storia del giovanotto sportivo che non nuotava si sparse per tutta Alessandretta. C'era stato un episodio: credendo che mentisse, gli amici avevano provato a spingerlo in mare. Per poco non annegava in mezzo metro d'acqua, come paralizzato da un folle terrore. Fuggì via come una lepre. Lo prendevano tutti in giro, qualcuno gli offrì di insegnargli. E Ferraro ripeteva: « No, non ci vengo, mi vergogno, non voglio diventare il vostro zimbello. Imparerò da me, quando non c'è nessuno ». Dopo il tramonto, infatti, fu visto di frequente avvicinarsi alla riva, bagnarsi i piedi, distendersi proprio sulla battigia e fare, in serietà assoluta, comici movimenti di braccia e di gambe con la pancia appoggiata sulla sabbia.

Tale commedia durò circa un mese. Le navi che caricavano il minerale di cromo erano lì nella rada, a un paio di miglia da lui, si avvicendavano, arrivavano e ripartivano. Come attaccarle? Ossia, da quale punto gettarsi in mare col paludamento e l'ordigno senza esser veduto? Ne parlava ogni sera con Roccardi. Pensarono di prendere l'automobile e uscire dalla città, per tuffarsi da un punto deserto. Però c'era un grave

rischio: quello di esser fermati di notte dalla polizia ed esser perquisiti. La polizia avrebbe trovato la maschera e il « bauletto » scoprendo ogni cosa. Pensa e ripensa, finalmente concepirono lo stratagemma che ci voleva.

Il Consolato italiano si trovava a cento metri dalla passeggiata sul mare, dove c'era lo stabilimento balneare che essi frequentavano avendo preso in affitto una cabina. Gli altri Consolati erano a distanza minima dal nostro, quello inglese era addirittura confinante. Sulla strada che conduceva alla spiaggia (passaggio obbligato) si incontravano sempre le sentinelle turche che montavano la guardia a certi depositi militari. Recarsi al mare di notte con una grossa valigia poteva destare l'allarme...

Lo stratagemma fu così concepito: un pomeriggio Ferraro avrebbe portato la solita valigia piena di attrezzi sportivi che però avrebbe lasciato nella cabina, nascondendoli sotto la sabbia. Poi, alla solita ora, dopo aver fatto la pantomima della esercitazione di nuoto « a secco », avrebbe rifatto la strada del Consolato ma con la valigia vuota. Nel pomeriggio seguente il bagaglio avrebbe contenuto ben altro: la carica esplosiva e gli indumenti da sommozzatore.

Successo completo. L'operazione si svolse senza il minimo contrattempo, alla data fissata. La sera del 30 giugno 1943 scoccò l'« ora X ». Insieme a Roccardi, il nuotatore di assalto si trattenne sulla spiaggia oltre il tramonto. Attese che fosse buio completo, entrò quatto quatto nella cabina in muratura, si tinse il viso di nero, indossò un maglione nero attillatissimo che lo copriva, come i costumi che nel teatro si fanno mettere ai diavoli, dal collo ai polsi e ai piedi. Poi le pinne, infine il respiratore e la retina nera sui capelli con un ciuffo di alghe marine. Pronto: via. Prese i due « bauletti », se li fissò alla cintura, raggiunse la battigia, si immerse silenziosamente.

La vittima designata era il piroscafo greco *Orion*, di settemila tonnellate, al servizio degli inglesi. Distava dallo stabilimento balneare più di duemila metri. Una nuotata insignificante, per un uomo allenato come lui. Non entrava in acqua

da un mese, però aveva continuato in separata sede a far tanta ginnastica. Immaginiamoci come sarebbe rimasta tutta Alessandretta se lo avesse veduto, dopo la favola dello sportivo che aveva paura e non sapeva nuotare. Avvicinamento, poi guardinga manovra di abile sommozzatore per scivolare « sotto murata », presso la carena della nave. Tutto ciò, mentre a bordo ferveva il lavoro, con gli uomini di guardia a scrutare le acque e con i riflettori in azione.

Ferraro era abilissimo nel lavoro alla carena. I « bauletti » pesavano dodici chili, si fissavano con i morsetti alle alette di rollio. Avevano la forma di involucri cilindrici. Un congegno di esplosione diverso da quello dei siluri dei « maiali » li regolava. C'era una piccola elica che veniva azionata soltanto quando la nave, uscendo dal porto o dalla rada, navigava ad una velocità di almeno cinque miglia. Lo scoppio dell'ordigno avveniva dopo un dato numero di giri della piccola elica, giri che corrispondevano a una certa distanza. Perciò, il piroscafo affondava in mare aperto e ciò induceva l'equipaggio a credere che si trattasse del siluramento da parte di un sommergibile.

Il « bauletto » aveva sostituito la « cimice » che pesava due chili ed aveva una comune spoletta a orologeria. Ogni nuotatore di assalto ne portava quattro o cinque e le faceva aderire alla carena grazie alla spinta di un « cuscino d'aria ». Con la « cimice », naturalmente, il piroscafo affondava nel punto dove si trovava, dopo il tempo di regolamentazione della spoletta.

Ferraro era entrato in mare alle undici e mezzo di sera, tornò a riva, nello stesso punto, alle tre e mezzo del mattino. Si tolse gli indumenti da sommozzatore nella cabina, rivestì gli abiti civili, raggiunse il Consolato con la valigia piena di attrezzi sportivi, evitando di essere notato dalle sentinelle. Roccardi lo aspettava. L'*Orion* completò il carico in qualche giorno, salpò il 7 luglio e affondò poche ore dopo la partenza. I naufraghi, raccolti e ricondotti ad Alessandretta, asserirono che erano stati vittima di un sommergibile.

« D 65 » aveva una bella rete di informatori. Seppe che nel porto di Mersina era arrivato l'incrociatore ausiliario inglese

Kaituna, di diecimila tonnellate, e che sarebbe ripartito molto presto. Seconda missione a tamburo battente, dunque. Partenza in treno per Adana e di lì in automobile fino a Mersina. Il console italiano, laggiù, era il barone Aloisi. « L'unico guaio » ha detto Ferraro « nell'operare a Mersina era costituito da un fatto che può apparire strano. Il cuoco del nostro console era un agente dell'Intelligence Service. Naturalmente Aloisi lo sapeva, ma reputava utile tenerlo per far giungere informazioni false al nemico. Quando avveniva qualche cosa che non si voleva far vedere, il cuoco veniva mandato al cinema o gli veniva affidato qualche incarico da tenerlo fuori di casa un certo tempo. »

Il Consolato di Mersina, era, come quello di Alessandretta, vicino al mare. I « bauletti » erano stati portati nella valigia diplomatica. Il cuoco non era certamente in casa, quella sera. Ferraro si tuffò in mare alle 22,30, ritornò dopo tre ore. Tutto fatto. Partenza in auto per Adana, treno per Alessandretta: alle 15 del 9 luglio egli e Roccardi erano già in sede. La loro assenza era passata inosservata. Il *Kaituna* salpò e ci fu la prevista esplosione. Riuscì, tuttavia, a gettarsi all'incaglio sulla costa di Cipro, evitando di affondare in acque profonde. Fu possibile recuperarlo e rimorchiarlo in bacino. E allora gli inglesi si accorsero che non era stato un sommergibile, a fare il colpo. Infatti, uno dei due « bauletti » non era esploso e fu trovato ancora attaccato ad una aletta di rollio. Con tutto ciò, le indagini non provocarono la fine dell'opera di Ferraro.

Mersina fu teatro anche della terza missione dell'affondatore solitario. Ci tornò il 30 luglio e lavorò regolarmente sotto la carena della nuova vittima designata: il piroscafo inglese da cinquemila tonnellate *Sicilian Prince* che era alla fonda a ben quattromilacinquecento metri dal punto di partenza dell'assaltatore. Prima di avvicinarsi, Ferraro ebbe un'avventura piuttosto seccante. Due enormi capidogli gli fecero una lunga giostra d'attorno, colpendolo ripetutamente con la coda. L'uomo sguainò il pugnale, ripagandoli come poté, finché non lo lasciarono in pace. Il *Sicilian Prince* fu fortunato. Per cause

imprecisate ritardò la partenza, beneficiò di un'ispezione alla carena e le cariche esplosive gli furono tolte dai palombari. Forse il caso del *Kaituna* aveva dato l'allarme.

Fosse come fosse, l'ispezione non fu eseguita ad Alessandretta alla carena della motonave norvegese *Fernplant*, che lavorava per gli inglesi: Ferraro la minò con la quarta ed ultima coppia di «bauletti» che aveva, due giorni dopo aver attaccato il *Sicilian Prince*, ossia il 1° agosto. Accadde una cosa singolare. La motonave, di settemila tonnellate, partì il giorno 4 nelle prime ore del pomeriggio e ritornò in porto verso sera. Perché ritornasse non si sa. «Eravamo preoccupatissimi» ricorda Ferraro «che l'esplosione avvenisse ad Alessandretta. Ci meravigliavamo che non fosse già avvenùta. Eppure, la nave rimase tranquilla all'ancoraggio per altre quarantotto ore. Non sapevamo più che cosa pensare. Alla fine, il 6 agosto, levò nuovamente le ancore...»

Ma il destino si compì nelle acque della Siria. Il *Fernplant* si inabissò e non lasciò tracce pericolose. Era accaduto, nella prima uscita da Alessandretta, che la velocità necessaria a far scattare il congegno di «liberazione» non era stata raggiunta: ecco tutto.

Le quattro grosse valige erano vuote. Che rimaneva a fare in Turchia, ormai, Luigi Ferraro? Il console era stato messo al corrente di ogni cosa da Roccardi e ora si preoccupava di trovare una scusa plausibile per far rimpatriare l'eccezionale impiegato. Poiché il segreto permaneva, poiché le autorità turche non avevano dato a vedere di nutrire il minimo sospetto, occorreva agire con cautela fino all'ultimo. La palla al balzo fu offerta da un medico della cittadina che visitò Ferraro, assalito improvvisamente da febbre alta. Sentenziò: «Grave attacco malarico: urgenza di cambiamento d'aria». Alla fine di agosto, sempre con la fama di buontempone e inseguito dalle risa perché non sapeva nuotare, Ferraro lasciò Alessandretta.

A Roma, più tardi, l'affondatore solitario incontrò il console Sanfelice che gli raccontò una storia che lo divertì molto. Il console disse che, subito dopo l'armistizio e l'annuncio

della cobelligeranza, ebbe un colloquio col suo collega inglese di Alessandretta. Una delle prime cose che si sentì domandare fu questa: «Ora che non siamo più nemici, potete dirmi tutto quello che sapete sul come i tedeschi hanno affondato le nostre navi che partivano da questo e altri porti?». Sanfelice rispose: «Giuro che dei tedeschi non so proprio nulla». Poi, dato che l'altro insisteva, volle esser chiaro: «Ricordate, quel giovanotto arrivato qui negli ultimi tempi come nostro impiegato consolare?». L'inglese pensò un po' e chiese: «Quale?... Quel "salame" che non sapeva nemmeno nuotare?». L'italiano ribatté, subito: «Sì, proprio quello. Lui potrebbe raccontarvi tutto». E gli svelò il mistero.

Furono proprio le segnalazioni telegrafiche di quel console inglese che fecero conoscere Ferraro agli anglo-americani. Ferraro era andato nel Nord Italia, era stato catturato da essi. Nel campo di concentramento di Valdagno gli si presentarono l'«uomo-rana» Crabb e un alto ufficiale della Marina americana di nome Marzullo. L'americano gli fece la proposta che già si è detto e che fu respinta. Furono entrambi molto cavallereschi. Gli strinsero la mano e Marzullo, ripartendo, gli disse questa frase: «Si ricordi che in noi lei ha degli amici che la stimano e la rispettano».

Da prima, l'«acquatico per eccellenza» ebbe quattro medaglie d'argento, cioè una per ogni azione compiuta. Medaglie concesse «sul campo» che gli furono tolte in un secondo tempo perché, fu detto, doveva essere istruita una nuova pratica. Passarono diversi anni prima che Ferraro ricevesse la comunicazione che lo riempì di giusta gioia. Gli arrivò nell'aprile del 1951: medaglia d'oro al valor militare, al posto delle quattro d'argento. «Volontario della specialità "Gamma" in difficilissime condizioni ambientali...»

Lui, l'«imboscato» ad Alessandretta, il «raccomandato di ferro», il «salame che non sapeva nemmeno nuotare»: lui.

Conclusione

Finisce qui, il nostro racconto dei « siluri umani ». Un racconto alla buona, reso vivace però dalla diretta conoscenza dei protagonisti della vicenda. Questo libro non voleva essere una più o meno completa rassegna delle imprese dei mezzi di assalto e non lo è. Altri testi hanno assolto quel compito, corredandolo anche dei rapporti, degli atti ufficiali, dei documenti di archivio. Le azioni degli uomini di Bocca di Serchio, del « Balipedio Cottrau » e dell'Accademia di Livorno non si limitarono davvero a quelle che ho rievocato. Ce ne furono tante altre, magari di minor risonanza, che vollero i medesimi sacrifici e la stessa perizia, attraverso uguali pericoli.

Fa spicco, per esempio, l'avventura di Algeri, col sommergibile *Ambra* comandato da Arillo (li abbiamo già nominati per un altro episodio), con gli equipaggi di tre « maiali », con due « uomini-vedetta » e con dieci nuotatori del « Gruppo Gamma ». Indulgiamo un po', con Algeri, giacché ci capita di farne l'accenno. Era il dicembre del 1942, gli americani erano sbarcati nell'Africa settentrionale francese, si preparavano a serrare in una morsa, in cooperazione con gli inglesi che operavano dall'Egitto, le forze italiane di Messe e tedesche di Rommel. Così, proprio *in extremis*, la X Mas ebbe l'ordine di agire contro le navi mercantili che assicuravano i rifornimenti agli anglo-americani in quel porto.

Un sommergibile superaffollato, con ben diciotto assaltatori a bordo, oltre al normale equipaggio, l'*Ambra*, lasciò La Spezia il 4 dicembre, fu osteggiato da un mare tremendo, dovette attendere « in zona » che la furia si placasse. Alle sette e mezzo di sera, il giorno 11, poté posarsi sul fondale davanti ad Algeri. C'erano soltanto diciotto metri di profondità. Uscirono dallo scafo il tenente di vascello Augusto Jacobacci ed il secondo capo Battaglia, col semplice respiratore, per osservare e riferire. Il porto era ancora distante e l'*Ambra*, con una manovra assai ardua, strisciò sul fondo fino a portarsi a poco più di un miglio dall'imboccatura. Jacobacci aveva suggerito la rotta, con sortite continue. Sempre in immersione, il sommergibile venne a trovarsi, in quel punto, sotto un convoglio che aveva gettato le ancore nella rada. « C'era un gruppo di sei piroscafi disposti su due semicirconferenze, di cui noi occupavamo il centro » si legge nel rapporto del comandante Arillo. L'orologio segnava, in quel momento, le ore 21,45.

Di lì ad un'ora e mezzo uscirono tutti, gli assaltatori. Prima i « Gamma », poi i tre equipaggi dei « maiali ». Ecco i loro nomi: tenente di vascello Giorgio Badessi e sottocapo palombaro Carlo Pesel, tenente Genio navale Guido Arena e sottocapo palombaro Ferdinando Cocchi, guardiamarina Giorgio Reggioli e sottocapo palombaro Colombo Pammolli sui tre apparecchi; sottotenente Armi navali Agostino Morello, secondo capo infermiere Oreste Botti, sergente granatiere Luigi Rolfini, sergente bersagliere Alberto Evangelisti, sergente bersagliere Gaspare Ghiglione, sottocapo palombaro Giuseppe Feroldi, sottocapo cannoniere Evideo Boscolo, marò sommozzatore Giovanni Lucchetti, soldato Luciano Luciani, fuochista Rodolfo Lugano, tutti dei nuotatori d'assalto.

Molti di questi uomini erano in grave disagio per la debilitazione fisica dei sette giorni e delle sei notti di navigazione subacquea. Il mal di mare aveva anche inciso. Il caso di Arena è tipico e sconcertante. Soffrì tutto il soffribile, nella sua missione. Sentite. Da ventiquattro ore non riusciva ad ingerire cibo. Quando uscì in mare aperto col suo « secondo » Cocchi, alle 23,05, per poco non svenne. Ebbe l'ordine di rientrare, date le sue condizioni. Rifiutò di eseguirlo perché, come ebbe ad annotare nella sua relazione, « sapevo che, rien-

trando in Italia senza aver compiuto la missione, sarei stato creduto un vigliacco». Il mal di stomaco, i conati di vomito lo costrinsero a venire in superficie, per non rigettare nel respiratore. Si rimise alla meglio, pur dovendo continuare a lottare contro i crampi allo stomaco.

Una odissea in piena regola. I contrattempi si susseguivano. Navigando in affioramento sul «maiale», gliene successe una assai macabra. Si trovò addosso un corpo umano: un annegato. Lo trattenne fra le braccia, credendo che si trattasse di uno dei nuotatori «Gamma» colto da malore. Poi si accorse che non poteva essere in quanto non aveva gli indumenti di gomma. Sembra che fosse un marittimo o chissà chi, vittima dei bombardamenti aerei della giornata. Poi gli si guastò il respiratore. Prese quello di riserva, ma la maschera era troppo grande e quindi lasciava entrare l'acqua, si allagava. Per di più, gli occhiali di quel secondo respiratore erano coperti da uno spesso strato di vernice a olio. A La Spezia i «maiali» erano stati riverniciati di fresco e la vernice si era sparsa in tutto l'apparecchio, sciogliendosi con l'acqua di mare.

Impossibile navigare in profondità, nell'avvicinamento all'obbiettivo. Sarebbe annegato, oltre che andare avanti alla cieca. Allora il «maiale» si avvicinò in superficie. Non si sa come, Arena riuscì a piazzare la carica sotto la poppa di un grosso piroscafo. Riprendendo il largo, sentì l'allarme e vide che da bordo di un'altra nave stavano mitragliando un assaltatore scoperto. Vana fu la ricerca dell'*Ambra* che attendeva nel punto stabilito per ricuperare gli assaltatori. Vana per lui e per il suo palombaro, come lo fu per gli altri. Gli «appuntamenti» in quelle situazioni sono sempre più che aleatori.

Non rimaneva, a quegli uomini, che distruggere gli apparecchi e buttarsi verso la costa. Arena non ci sarebbe nemmeno arrivato, se Cocchi non avesse provveduto a portarcelo. Aveva perduto ogni forza. Finalmente mise piede a terra e, nascosto in mezzo a dei cespugli, attese con ansia che l'orologio segnasse le 6,09 del mattino. Sì, perché le spolette

dell'ordigno piazzato sotto la poppa della nave, regolate a cinque ore, dovevano scattare in quei momenti. La carica, infatti, era stata applicata all'1,09. Puntualità esemplare. La fragorosa detonazione gli disse che il bersaglio era stato centrato.

Altri assaltatori avevano pure fatto centro. Lo ammise, almeno in parte, l'Ammiragliato inglese, in un suo rapporto. Lo riportiamo integralmente: «Alle ore 1,31 del 12 dicembre molti mezzi di assalto attaccarono naviglio mercantile nella baia di Algeri ed applicarono mine e macchine esplosive ad alcuni scafi. Il piroscafo *Ocean Vanquisher* di 7174 tonnellate ed il piroscafo *Berto* di 1493 tonnellate furono affondati. L'*Empire Centaur* di 7041 tonnellate e l'*Armattan* di 6587 tonnellate furono danneggiati. Sedici italiani rimasero prigionieri». A Roma si attendeva un risultato maggiore, ma questo non conta. La spedizione aveva pure colpito abbastanza nel segno. L'*Ambra* rientrò a La Spezia quattro giorni dopo.

Parentesi chiusa. Questo libro è una storia aneddotica con una particolare ricerca degli elementi umani. Una storia di aneddoti reali, si intende. Tutto ciò che si è narrato è rigidamente ancorato alla verità. Non c'è stato bisogno di romanzare nulla di nulla. La materia era già di per se stessa un romanzo di avventure. Una miniera di suspense. Avventure vissute, vagliate, provate, indubitabili.

Mai ho adoperato la parola eroismo e nemmeno altre simili, in tutto il libro. Troppo abuso ne è stato sempre fatto, fino al punto di far perdere il vero significato alle parole, fino a metterci in sospetto tutti. E del resto era inutile farlo. Sarebbe stato come un ornamento barocco là dove si addice la massima semplicità.

Nel complesso, alla data dell'8 settembre 1943, che segna il termine della impari lotta degli italiani sul mare contro chi sul mare aveva sempre esercitato un dominio, tra «maiali», «barchini» e nuotatori con «cimici» o con «bauletti esplosivi», i mezzi di assalto della nostra Marina affondarono cinque navi da guerra e ventisette navi mercantili. Un totale di duecentosessantacinquemila tonnellate. Una vera, piccola flotta.

Tutto cominciò con quegli otto uomini di Bocca di Serchio. I luoghi sono i medesimi di allora, nelle caratteristiche essenziali. La casetta dei guardiacaccia è custode dei ricordi. È diventata meta di qualche turista. Rimane un cimelio della storia marinara. Il 19 dicembre del 1961 vi affluirono, come in pellegrinaggio, i superstiti assaltatori subacquei della Marina militare, circondati da una gran folla. Ci fu una cerimonia ufficiale e sulla facciata della costruzione colonica fu posta una lapide. Poche, semplici parole balzano sul marmo: «In questi luoghi – gli ufficiali – i sottufficiali e i marinai – dei mezzi di assalto – subacquei – si prepararono – alle loro imprese – della – seconda guerra mondiale». Sonnacchioso, il fiume andava al mare, tra i canneti, lì a pochi passi. Teseo, il gigante, guardava dall'alto, nella serenità dell'eterno, i suoi vecchi compagni.

Indice dei nomi

Abetti, Giorgio, 19
Accardi (comandante), 95, 97
Aimone di Spoleto, 99
Albatros (torpediniera), 71
Aloisi (comandante), 43
Aloisi (console), 195
Alessi, Chino, 9
Ambra (sommergibile), 153, 166, 198-201
Amedeo d'Aosta, 99
Amerigo Vespucci (nave scuola), 25
Ametista (sommergibile), 37
Amoretti (capitano), 157, 159
Amundsen, Roald Engelbert, 26
Ancona, duca di, 101
Arena, Guido, 199-200
Arillo, Mario, 153, 198-199
Armattan (piroscafo), 201
Ark Royal (portaerei), 161
Asmara (piroscafo), 103, 131

Badessi, Giorgio, 199
Baffigo, 108
Barbieri, Emilio, 106, 108, 110
Barham (corazzata), 14, 80, 83, 88, 98, 143, 161
Barla, Luigi, 123
Battaglia (sottufficiale), 199
Baucer, Giorgio, 186
Beccati, Lino, 106, 110, 115
Belloni, Angelo, 30-33
Berillo (sommergibile), 11
Bernasconi, Italo, 121
Berto (piroscafo), 201
Bertone (comandante), 104
Bertozzi, Gian Gastone, 17, 66, 136
Biancheri, Luigi, 103
Bianchi, Emilio, 18, 50, 79, 131, 137-142, 148
Biasutti (professore), 44
Birindelli, Gino, 14, 16-17, 39, 43, 50-53, 56, 59, 62-63, 66, 77-80, 82-86, 88-90, 92-98, 117, 130, 139
Bona (ammiraglio), 176
Bordigiani (console), 180
Borghese, Valerio, 37, 78, 80-83, 118, 131-133, 153, 156-158, 173, 187-189
Boscolo, Evideo, 199
Boselli, 31
Botti, Oreste, 199
Brivonesi, Bruno, 51, 185

Burgos di Pomaretto, Gianroberto, 172
Brunetti, Francesco, 9-10, 50-52, 54-55, 62, 67-69, 71-76, 90
Bulganin, Nikolai Aleksandrovic, 164

Cabrini, Angelo, 106, 110, 112-113, 116
Cacioppo, Luigi, 8, 10, 18, 67
Calcagno, Aristide, 10, 18, 66-67
Calcutta (incrociatore), 109
Calipso (torpediniera), 49-53, 57, 64
Camerata (piroscafo), 167
Cappellini (sommergibile), 48
Capriotti (secondo capo), 105, 107
Carabelli, Aristide, 126-127
Catalano, Decio, 118-119, 156, 185
Cattaneo, Carlo, 99
Cattaneo, Guido, 185
Cavour (corazzata), 120
Cella, Vittorio, 161, 167
Centurione, Giulio, 15-16, 41, 77
Chersi, Egil, 117, 134, 152, 155
Chiappi (capoidrofonista), 73
Churchill, Winston, 154
Cicinelli Caracciolo, Anna Maria, 25
Cicirello (comandante), 74
Claudus, Rudolph, 148
Cocchi, Ferdinando, 199-200
Coli (famiglia), 17
Colleoni (incrociatore), 7, 105
Conte (motorista), 62
Conte Rosso (transatlantico), 171
Coretti (sottocapo), 62
Costa (marinaio), 62
Costa, Franco, 123-124
Crabb, Lionel, 155, 162-167, 197
Crabb, Margareth, 164
Crispi (torpediniera), 104-106
Cunningham (ammiraglio), 116, 135, 140, 146, 154

Dardo (cacciatorpediniere), 103
De Courten (ammiraglio), 47, 65, 172, 185
De la Penne Durand, Luigi, 11, 16, 22, 39, 50, 56, 62-63, 66, 77-79, 83-85, 95, 97-98, 130-131, 134-142, 144, 146, 148-149, 152, 155
Della Gherardesca, 171
Dell'Oro (comandante), 76
Demetrio (veliero), 24
De Nigris (macchinista), 157
De Vito, Alessio, 106, 115
Diana (nave avviso), 122, 128
Di Muro (comandante), 122
Duca degli Abruzzi (incrociatore), 43
Durham (motonave), 156

Eden, Anthony, 165
Egadi (rimorchiatore), 59
Empire Centaur (piroscafo), 201
Evangelisti, Alberto, 199

Faggioni, Luigi, 11, 100, 100 *n*, 101-110, 112-116
Falcomatà, Bruno, 15-16, 34, 41-42, 44-45, 67, 77-78, 97-98, 118, 120, 122, 128, 130
Favale, Luciano, 153
Feltrinelli, Luigi, 132-133, 152-153
Fenzi (ammiraglio), 185
Fernplant (piroscafo), 196
Feroldi, Giuseppe, 199
Ferraro, Luigi, 182-197
Ferraro, Orietta, 187-188
Ferruta (comandante), 104
Firenze (piroscafo), 183
Formidable (portaerei), 161
Forza, Ernesto, 131-132, 174, 189
Franzetti, Marco, 9
Franzini, Alberto, 10, 16, 38-39, 43, 50, 57-58, 60, 66-67, 77, 90, 130
Frassetto, Roberto, 124, 126-127
Furious (portaerei), 161

Gaborini (silurista), 62
Galgano (comandante), 18
Galli (sottufficiale), 18
Garibaldi (incrociatore), 43
Ghiglione, Gaspare, 199
Giannoni, Giovanni, 118-119, 156
Gianoli, 167
Giari (palombaro), 178, 180
Giartosio, Carlo, 173
Giobbe, Giorgio, 123, 125-128
Giorgi (famiglia), 42
Giorgini, Mario, 8, 10, 43 e *n*, 47-48, 50, 52-54, 56, 58-60, 62, 64-66, 68, 73-74, 79, 90, 101-102, 130, 141
Giorgis (comandante), 99
Giulietta (veliero), 24
Gobbi (palombaro), 56, 59
Goggioli, Giordano, 186
Goiran, Ildebrando, 37
Gondar (sommergibile), 8-10, 40, 43, 67-73, 75-78, 81, 84, 90, 131
Golo (piroscafo), 31
Gorth, Gilbert, 179
Gravino, Antonio, 171
Gronchi, Giovanni, 28
Gulì (comandante), 171

Harrison Grey (piroscafo), 167-169
H 22 (cacciatorpediniere), 76
Holland, Robert, 181
Iride (sommergibile), 43, 49-52, 60, 64, 66, 68, 84, 90, 120, 131
Italia (dirigibile), 26
Italia (rimorchiatore), 32

Jackson, Edward, 120
Jacobacci, Augusto, 199
Jervis (cacciatorpediniere), 148

Kaituna (piroscafo), 195-196
Kruscev, Nikita Serghejevic, 164

Lafolé (sommergibile), 95
La Rosa (comandante), 57
Larsen (esploratore), 26
Lauro, Achille, 176, 180
Lavoro (motonave), 176, 180
Lazzari, Ario, 18, 50, 56, 167
Lazzaroni (sottufficiale), 18, 50, 67
Leone, Salvatore, 161-162

Lero (piroscafo), 105
Lombardi, Giovanni, 146, 151
Longobardi (comandante), 76
Lorenzi (sottufficiale), 18
Lorenzi (elettricista), 62
Lorraine (corazzata), 137, 149
Lucchetti, Giovanni, 199
Luciani, Luciano, 199
Lugano, Rodolfo, 199

Magello (comandante), 118
Magro, Giovanni, 118, 156, 161-162
Mashud (piroscafo), 167
Malaparte, Curzio, 118
Manganotti (sorella di Teseo Tesei), 44-45
Manisco, Girolamo, 161-162
Manzoni (sottufficiale), 18
Marceglia, Antonio, 11, 117-119, 131, 134-137, 141-144, 146, 148-152, 155
Mariano (prefetto), 26
Marino, Mario, 132, 148-149
Martellotta, Vincenzo, 11, 118, 131, 134, 136-137, 141, 148-149, 155
Martinelli (comandante), 73
Marzullo, 197
Matera, Salvatore, 167
Matteini (ammiraglio), 188
Memoli, Armando, 132
Messe, Giovanni, 198
Messina (armatore), 170
Milesi, Camillo, 11
Moccagatta, Vittorio, 68, 79, 102-103, 119, 121-122, 124, 127-128, 130-131, 172-173
Molina (generale), 177
Montalenti, Eusebio, 167
Montecuccoli (incrociatore), 80, 98
Montegargano (nave appoggio), 51-52
Morello, Agostino, 199
Morgan, Charles, 22, 140-142
Moscatelli, Elvio, 166

Nautilus (sommergibile), 26
Nelson (corazzata), 156, 161-162
Nicastro (ammiraglio), 31
Nobile, Umberto, 26
Notari, Ernesto, 155, 165-168
Nostini, Ulderico, (ps. di Notari Ernesto), 165
Novaro (comandante), 105

Ocean Vanquisher (piroscafo), 201
Olterra (petroliera), 155, 157-160, 162, 165-168, 176, 180
Ordjonikidze (incrociatore), 164
Orion (piroscafo), 193-194

Paccagnini (sottufficiale), 18, 50, 53, 79-80, 84,86, 88-89, 92
Pammolli, Colombo, 199
Paolucci, Raffaele, 18, 21-22
Parodi (comandante), 122, 128
Pat Harrison (piroscafo), 167
Pedretti, Alcide, 18, 50, 79, 124
Penera (console inglese), 177
Pesel, Carlo, 199
Pétain, Henri-Philipe-Omer, 137
Piccagli, Italo, 18-19
Pierleoni (diplomatico), 160, 179

Pistono, Giulio, 160, 166, 176, 179
Prince of Wales (corazzata), 161
Principessa Mafalda (transatlantico), 171
Proteo (nave appoggio), 89

Quarto (nave da guerra), 37
Queen Elizabeth (corazzata), 11, 135, 143, 146, 153, 156, 161

Ragnati, 67
Ramognino, Antonio, 156-157, 170-181
Ramognino, Conchita, 156, 171, 175-179, 181
Raspini, Luigi, 186
Redaelli (comandante), 104
Reggioli, Giorgio, 199
Renown (corazzata), 83, 161
Repulse (corazzata), 161
Riccardi, Arturo, 185
Ricci (comandante), 57
Roccardi, Giovanni, 190-193, 195-196
Rocchi (ingegnere), 31-32
Rolfini, Luigi, 199
Rommel, Erwin, 198
Rosina (veliero), 24-25
Rossetti, Raffaele, 18, 21-22, 141
Ruggero Settimo (sommergibile), 136
Ruggiero, Giosuè, 184

Sagona (petroliera), 148
Salviati (duchi), 13, 15, 23, 42, 117
Sanfelice, Ignazio di, 191, 196
San Marco (incrociatore), 15, 37
Sant'Anna (piroscafo), 94
Santillo (sottufficiale), 62
Savaré, Luciano, 132
Scappino (sottufficiale), 18, 67
Scariglia (elettricista), 62-63
Schergat, Spartaco, 131, 142-143, 146, 148-149, 152
Schiaffino, Filippo, 173
Sciolette (comandante), 122
Sciré (sommergibile), 77-79, 81-84, 92, 95, 118, 131-134, 156, 173
Sella (torpediniera), 104-106
Sicilian Prince (piroscafo), 195-196
Spaccarelli, Giorgio, 118, 132-133, 152
Spoleto, duca di, 152
Stanridge (piroscafo), 169
Stefanini, Gustavo, 8-10, 15-16, 18, 34, 38-39, 41, 43-45, 48, 49 *n*, 50, 66-67 e *n*, 70-71, 75, 77, 90, 130
Strale (cacciatorpediniere), 103
Straulino, Agostino, 157, 178
Stuart (cacciatorpediniere), 76

Tardini, Camillo, 167
Tedeschi, Tullio, 106, 110, 112-113
Tesei, Teseo, 10, 16, 18-19, 21-27, 30, 33-34, 37-41, 43-45, 48, 50, 52-53, 55, 57, 59-60, 64-67, 77-79, 83-85, 95, 98, 118-121, 123-126, 128-130, 135-137, 156, 161, 176, 202
Thorshovdi (piroscafo), 169
Titano (nave scuola), 165
Todaro, Salvatore, 174

Tomasuolo (comandante), 150
Toschi, Elios, 10-11, 16, 19, 21-23, 39-40, 43, 48-49 e *n*, 50-53, 55-61, 66-67, 73, 75, 77, 90, 119, 130, 141, 156, 175
Travaglini (comandante), 158
Trieste (incrociatore), 136
Turibolo, Alfredo, 185

Ulpio Traiano (incrociatore), 163

Vaccà (sottufficiale), 62
Valiant (corazzata), 11, 22, 141, 144, 146, 148, 152-153, 156, 161
Varini, Dino, 161-162
Varoli Piazza (ammiraglio), 188
Vassallo (radiotelegrafista), 31
Vesco, Amedeo, 118-119, 156
Vespa (agente segreto), 190
Viani, Lorenzo, 118
Viminale (motonave mercantile), 163
Virginia (veliero), 24
Viribus Unitis (corazzata), 21, 141
Visintini, Licio, 117-118, 134, 155-158, 160-163, 166, 176, 180
Vittorio Emanuele III, 23, 28
Von Tiesenhausen (comandante tedesco), 98
Vukovic, Janko, 22, 141

Wolk, Eugenio, 182, 186-188

York (incrociatore), 11, 109, 115-116

Zaccaria (ingegnere), 180
Zaffiro (sommergibile), 146
Zambardi (comandante), 49
Zanchi (armatore), 157, 176
Zelich, Bruno, 134
Zozzoli, 156

ma 2 aprile 1991

Indice

7 *Introduzione*

13 Un gigante di nome Teseo
28 Otto giovani e il loro segreto
47 Prigionieri nel fondo del mare
65 La frustata sullo scafo
79 Un uomo contro una corazzata
99 Il primo colpo arrivato a segno
117 La gloria a prezzo della strage
130 L'ultimo rimasto vendicò tutti
155 La nave misteriosa nella baia delle beffe
170 Quelli di Villa Carmela
182 Un sommozzatore che non sapeva nuotare
198 Conclusione

203 *Indice dei nomi*